الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
كلية النقل البحرى والتكنولوجيا

الاسكندرية

# تعزيز المركز التنافسي للنقل البحري لدولة البحرين
# من خلال النقل الداخلي

اعداد

عبدالله راشد عبدالله المعاوده

رسالة مقدمه للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
لإستكمال متطلبات منح درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري
(النقل الدولي واللوجستيات)

اشراف
أ . د / عبد الوهاب عبد الحميد صالح

أستاذ النقل الداخلي
بالأكاديمية العربية للعلوم والتلكنولوجيا والنقل البحري
المستشار بوزارة الأشغال العامة والموارد المائية

١٩٩٩

# أقرار

أقر أن البحث قد تم اعداده بمعرفتي وتحت اشراف الاستاذ الدكتور المستشـــار عبـد الوهاب عبد الحميد صالح ، وذلك لتقديمه الى الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيـا والنقـل البحري (النقل الدولي واللوجستيات) وأن هذا البحث لم ينتشر من قبل ولم يؤخذ سواء كلـه أو اجزاء منه من أبحاث علمية اخرى ، وقد تم اعداده لاتمام متطلبات نيـل درجـة الماجسـتير بنظام المقررات وفقاً لنظام برامج الدراسات العليا بالاكاديمية العربيـة للعلـوم والتكنولوجيـا والنقل البحري، كما أن الماده المقدمه في هذه الرسالة والتي ليست ضمن البحث الـذى قمـت بإعداده قد تم الاشاره إليها بالصورة المطلوبة واننى قد قمت بالاعتراف لصاحبة ، كما انه لـم يتضمن اي ماده قدمت لنيل هذه الدرجه مسبقاً ، وان الآراء المذكورة هي آرائـي الشـخصية وليست بالضرورة أراء المؤسسه التي انتمى إليها.

**عبدالله راشد عبدالله المعاوده**

**الاشـــراف** : ........................................

**الاســـم** : الأستاذ الدكتور / عبد الوهاب عبد الحميد صالح.

**الـمـكـتـب** : كلية النقل البحري والتكنولوجيا.

**الممتحـن الخارجـي** : ........................................

**الاســـم** : ........................................

**الـمـكـتـب** : ........................................

**الممتحـن الداخلـي** : ........................................

**الاســـم** : ........................................

**الـمـكـتـب** : ........................................

## شكر و تقدير

يتقدم الباحث بخالص الشكر والامتنان والتقدير الي الاكاديمية العربيـــة للعلــوم والتكنولوجيــا والممثله في رئيسها سعادة الاستاذ الدكتور/ جمال الدين مختار على مجـــهوده المتمــيز فـــي تشجيع الباحثين من طلبة الماجستير والدكتوراه على الدراسه والبحث في مجال النقل الدولـــي واللوجستيات ، وتكوين القاعدة العلمية ذات المستوى الرفيع في هذا المجال سواء اكان علـــى مستوى جمهورية مصر العربية أو على مستوى العالم العربي والذي جعل الاكاديمية احـــدى المنارات العلمية العالمية المتميزة في مجال النقل بمختلف وسائلة ووسائطة.

كما يتقدم الباحث بالشكر الجزيل الى الاستاذ الدكتور / عبد الوهـــاب عبـد الحميـد صالح أستاذ النقل الداخلي بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحـــري والمشـــرف على البحث على ما تفضل به سعادته من توفير جزء كبير من وقتـــه وتوجيهاتـــه المســـتمرة والمتواصله وما أمده به من معلومات تفتقر لها المكتبة العربية والتي كانت لها بالغ الاثر فـــي اخراج هذا البحث في شكله النهائي.

وإلى الدكتور/ رفعت رشاد مساعد رئيس الاكاديمية للشئون الأفريقية، ورئيس قســـم الدراسات العليا بكلية النقل البحري والتكنولوجيا على ما اولاه من اهتمام بتوفير كافة متطلبـات الباحث لخلق المناخ العلمي لتنفيذ واخراج هذا البحث.

كما يقدم شكره لكافة هيئة التدريس من اساتذه وربابنه على ما أولوه من اهتمـــام ومـــا أمدوه من معلومات استطاع بها الباحث ان يكون الصوره المطلوبه لعلم النقل لديه بالرغم مـــن اختلاف الخلفية العلمية للباحث.

كما يقدم شكره الى سعادة الشيخ سليمان بن حمد آل خليفة بجهاز الإحصاء في دولة البحرين على تفضله بتوفير كافة الاحصائيات التي ضمنها الباحث هذا البحث وكذلك سعاده الشيخ حمدبن محمد آل خليفه مراقب العلاقات العامه بشئون الطيران المدني على ماقدمه من مطبوعات و معلومات عن النقل الجوي في دوله البحرين السيده الموقره ايمان راشد عبدالله المعاوده رئيسة تطوير الخدمات بإدارة المكتبات العامه بدولة البحرين لتفضلها بتوفير الوثائق المتنوعه والكراسات والكتيبات و المواد العلميه من مختلف الجهات بدولة البحرين او الامانه العامه لدول مجلس التعاون الخليجية ، وكذلك السيده/ منيرة الغتم على تفضلها بتوفير الدراسات المختلفة والصادرة من وزارة الأشغال والزراعة.

كما يتقدم الباحث بشكره و امتنانه الى أمه و أبيه ، والذين تكبدو في حياتهم مشاق قل ان يتحملها نظرائهم ، و لا ينسى الباحث ان يقدم ثمره جهده الى امه التي اراد دوما ان يرد لها ولو ذره مما بذلته لاجل ان يكون في هذا المستوى , كما يشكر زوجته و التي رغم ما عانته من احزان ، الا انها قدمت له الكثير .

وكل من مد له يد العون لإخراج هذا البحث على الوجه المنشود.

**الى كل هؤلاء يهدي الباحث جزيل شكره**

**وعظيم امتنانه**



"الذى جعل لكم الأرض مهداً

وسلك لكم فيها سبلاً"

صدق الله العظيم

# الاهداء

إلى

دولة البحرين

الى روح ابنتي التي فارقت الحياه قبل خروج هذا البحث الى النور

الى أمي وأبي والذين طالما عملوا جل طاقتهم لتحقيق ذاتي

إلى إخوتي والذين ساندوني طوال مشوار هذه الحياة

إلى

زوجتي التي لم تبخل عليّ بوقتها وجهدها وكل ما تملك

# ABSTRACT ملخص البحث


عنوان الرساله تعزيز الموقف التنافسي للنقل البحري لدولة البحرين من خلال النقل الداخلي

الـــــــدرجـــــــــــه الماجستير

الدراسة عبارة عن بحث يحاول الباحث من خلاله تعزيز النقل البحري لدولة البحريـن و معرفه مدى مواكبة قدرات وسائل النقل الداخلي لمواجهه المنافسة الحاده في الخليج العربـي من قبل الدول المجاوره بحيث تكون الموانئ في دوله البحرين اماكن جـــذب لجميـــع انــواع البضائع والتي تتفق مع موقع دولة البحرين الفريد ، وسوف يحاول الباحث ايجاد فرص عمليـة من خلال الاستخدام الامثل للنقل الداخلي الحالي بحيث يساعد في زيادة انتاجية الموانئ بطـرق عديده مثل السحب المباشر للبضائع فور وصولها ، وهذا يزيد في حد ذاته القدرة الإســـتيعابية لهذه الموانئ، كما يمكنها من التنافس مع الدول المجاورة ، وذلك بدراســـة إمكانيــات النقـل الداخلي الحالية، والنمو المرتقب في الصادرات والواردات، ومدى توافقها مع النقــل البحــري لدوله البحرين مع طرح حلول أو بدائل لإستيعاب الكميات الطنيه المرتقبه حسب النمـــو فـي الدوله ، كذلك إيجاد فرص لاستيعاب بضائع الدول الاخرى المحيطه في حالة نجــاح عمليــة الجذب المطلوبه لها .

# فهرس البحث

## الفصل الثالث : تقييم الوزن النسبي لقطاع النقل البحري في دوله البحرين



## الفصل الرابع : الوزن النسبي لقطاع النقل البري فى دوله البحرين ٤٨

الفصل السابع : النتائج و التوصيات



الملاحق :

# قائمة الجداول TABLES

# قائمة الرسومات والخرائط

# DEFINITIONS تعريفات

| | |
|---|---|
| النقل متعدد الوسـائـط Multi model transport | : وهو استخدام اكثر من وسيط نقل بواسطه سند شحن واحد |
| الجسر البـري Full land Bridge | : هو نقل البضائع براً بين مينائين بحريين ، كان قد تم نقل البضائع الى الميناء الاول بواسطة سفينه (نقل بحري)، ثم اعاده شحن هذه البضائع على سفينة اخرى في الميناء الثانى لاستكمال الرحله. |
| الميناء المحورى Hub - Port | : وهو ميناء رئيسي تصل الية وتغادرة الالاف من الحاويات اسبوعياً ويكون متخصصاً في تداول الحاويات، وذو موقع جغرافي متميز على تقاطع الخطوط الرئيسية، او في احد طرفي الخطوط الرئيسية في مكان يسهل منه توزيع الحاويات على الموانئ الاقرب المجاورة كما يوجد به منطقه خلفية كبيرة وواسعه ويتصل بشبكات الطرق ووسائط النقل الاخرى، كما يتميز بالاعماق الكبيره التي تستوعب السفن ذات الغاطس الكبير، ويتميز هذا الميناء بتقديم خدمه القيمه المضافه سواء لعملاءالميناء او الميناء نفسه كما يتميز المناخ المحيط حوله بالاستقرار الاقتصادى والاجتماعى والسياسى. |
| الصادرات Exports | و تشمل جميع صادرات البضائع الاوليه نصف المصنعه او التامه الصنع التي تصدرهادوله البحرين الى دول العالم |
| الواردات Imports | و تشمل جميع البضائع التى تستوردها دوله البحرين من دول العالم وذلك لتغطيه الاحتياجات المحليه سواء كانت مرسمه او معفاه من الرسوم |
| اعاده التصدير Re-exports | و هي عباره عن البضائع التى سبق استيرادها داخل حدود دوله البحرين وتم تخليصها وفقا للاجراءات الجمركيه ثم اعيد تصديرها دون اجراء اى تعديل عليها لو اجري عليها تعديل طفيف دون تغيير طبيعتها او شكلها |

| | |
|---|---|
| التجاره العابره ( الترانزيت ) Transit | و تتضمن البضائع التى تستخدم مرافـــق دولـــه البحريـــن الجمركيه لتحويل رحلاتها الى مقصدها النهائي. |
| حاوية مـــــكافئــه Twenty feet Equivalent Unit | : وهى حاوية معيارية حددتها المنظمـــة الدوليـــه للتوحيـــد القياسي، وابعادها (٢٠×٨×٨) قدم |

**RESEARCH TITLE:** **Supporting the competitive position for the maritime transport for the state of Bahrain through the Internal transportation system**

**DEGREE :** **Master**


The researcher aimed from this study to support the maritime transportation system for the state of "Bahrain" and the ability of the internal transportation means to coupe and face the Arab Gulf area competitive situation to make Bahrain ports fits and able to handle the different kinds and amount of goods.

The researcher will try to find practical opportunity through the optimum usage of the internal transportation system to increase the ports productivity. For instance direct transportation of goods immediately after arrival out of ports.

This will be through the studying internal transportation abilities, productivity, the increase in importing and exporting goods in according with the ability to coupe with Bahrain maritime transportation system, providing some solutions or substitutes to cover the predictable amounts in tons according to the country development and finding opportunities to hold surrounding countries goods in the area in case of the success of the requested attraction operation.

# الفصل الاول

## تمهيد

# تمهيد

## ١-١ : تحديد المشكله: PROBLEM DEFINITION

الدراسة عبارة عن بحث يحاول الباحث من خلاله تعزيز النقل البحري لدولة البحرين ومدى مواكبة قدرات وسائل النقل الداخلي لمجابهة المنافسة الحاده في منطقة الخليج العربي من قبل الدول المجاوره بحيث تكون الموانئ في دوله البحرين أماكن جذب لبضائع الدول المجاورة وكميناء محوري والذي يتفق مع موقع دولة البحرين الفريد ، وسوف يحاول الباحث الاجابة على الاسئله التاليه :-

أ - ما مدى موائمة اسطول النقل البحري لمتطلبات الدوله.

ب- ماهو الاستخدام الامثل للنقل الداخلي الحالي في الدوله.

ج- ما هي البدائل في حالة عدم امكانية موائمة النقل الداخلي الحالي لمطلبات الدوله حالياً او مستقبلاً.

## ١-٢ هدف البحث RESEARCH OBJECTIVES

**ويتبلور هذا البحث في**

أ- ايجاد حلول لمشكلات النقل الدولي في دولة البحرين وتأثير النقل الداخلي من الناحية الانتاجية المطلوبة ومدى توافقها مع النمو المتزايد في النقل البحري.

ب- امكانية تطوير وسائل النقل الداخلي بحيث يدعم هذا القطاع هيكل رأس المال الاجتماعي بما يكفل زياده معدلات التراكم الرأسمالي الاساسي و الضروري لدفع عمليه التنميه .

ج - امكانية تواجد وسائل نقل حديثة لم تكن موجوده اصلاً لدولة البحرين لمواجهة متطلبات التنميه الاقتصاديه و الاجتماعيه ( العمرانيه ).

## ١-٣ : أهمية البحث

**تبدو أهمية البحث من حيث التالى :-**

أ- محاولة مساعده الدوله لاستعادة مركزها التجاري السابق عهده ، كنقطة لتجارة اعادة الشحن، سواء كان على مستوى الدوله ،او على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي والدول العربية المحيطة ، وذلك بتوفير عناصر الجذب والذين يتمثلون في المحافظة ورفع مستوى جودة السلع الخدمية والاسعار التنافسية.

ب- محاولة مساعدة الدوله لتنويع مصادر الدخل القومي و عدم الاعتماد على تصديرو منتج واحد كالبترول و خاصه بعد انخفاض اسعاره و زياده النمو السكاني بدرجه تتطلب ضروره زياده الدخل القومي.

ج - العمل على دفع آلية العمل المشترك في النقل الدولي في نطاقي دول مجلس التعاون الخليجى، والدول العربية وذلك للمساهمة إنشاء " السوق العربية المشتركة ".

## ١-٤: نوع البحث RESEARCH TYPE

يتبع الاسلوب الوصفي التحليلي ، الى جانب المقترحات والتوصيات اللازمه والموصى بإتباعها لتعزيز قدرات النقل الدولي بواسطة النقل الداخلي لمواكبة النمو في التبادل التجاري في الدوله وربط خدمات صناعة النقل الداخلي بكل دول مجلس التعاون الخليجي.

## ١-٥ : منهج البحث RESEARCH METHOD

منهج البحث وصفي تحليلي.

## ١-٦ : خطه البحث RESEARCH PLAN

### جمع المعلومات : DATA COLLECTION

اعتمد الباحث على البيانات و الاحصائيات الصادره عن حركه النقل البـري و البحري.

أ.تحديد مصادر جمع المعلومات :

(١) الوزارات والهيئات والمراكز التي تختص ببعض مواضيع البحـث فـي دولة البحرين

- وزارة الداخلية.
- وزارة المالية والاقصاد الوطني.
- وزارة الاشغال والزراعه.
- شئون الطيران المدنى.
- شئون الجمارك والموانى.
- مركز الدراسات والبحوث.

**(٢) المكتبة العامه المركزية بالمنامه.**

**(٣) المكتبات بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومركز البحوث والاستشارات.**

**(ب) تحديد طريقة جمع البيانات :-**

(١) تم جمع البيانات باستخدام اسلوب الحصر الشامل.

(٢) تصنيف وجدولة البيانات. **Data Classificatition And Tabulation**

**(ج) تحليل البيانات الاحصائية.** **Statistical Analysis**

(١) تم استخدام الجداول الاحصائية في تحليل واستنباط المشكله التي يركز عليها الباحث.

(٢)استخدام الحاسب الآلي في العمل الاحصائي واستخراج افضل المعلومات بطريقة احصائية.

(٣)استخدام الباحث اسلوب الطريقة التنازلية في الارقام لتوضيح اساس المشكله في النقل الخاص بأنواع البضائع.

(٤)استخدام الباحث اسلوب التصنيف لعمل جدول للبضائع على شكل مجموعات قياسية ، يمكن ان يقاس عليها حركة البضائع في دولة البحرين.

**(د) عرض البيانات.** **Data Presentation**

استخدم الباحث في عرضه للبيانات التي تضمنها البحث.

(١) الاعمده البسيطه.

(٢) الاعمده المزدوجه (مقارنه).

(٣) الخرائط.

(٤) الرسوم البيانية.

# الفصل الثاني

## المحددات الطبيعيه و الاقتصاديه لدوله البحرين

# الـفـصـــل الـثـــانـــي

## ٢- المحددات الطبيعيه و الاقتصاديه لدوله البحرين

### ٢-١: عــام :-

لدراسة اي حالة من حالات النشاطات المتنوعة تقوم بها دوله ما، وما يـترتب علـى ذلك من تطوير مرتقب، يكون لزاما الالمام بالظروف المحيطة وذلك لادخال مايتناسب مـع اي مستجد طرأ على هذا النشاط للتوجه نحو مواصلة او الغاء بعض المقومات او اسـتبدالها بمـا يتوائم مع التطورات المحيطه ، سواء كان من ناحية توفير مجالات مماثله او منافسه او ما من شأنه تقدم نتائج افضل.

كما ان الاختيار بين الابقاء او تطوير او استبدال النشاط لا يتأتى الا بدراسـة متأنيـة لكل ظروف الاختيار مع الوضع في الاعتبار الحاله الاقتصادية والاجتماعية والثقافية للمجتمـع الذي يزاول هذا النشاط ومدى تعدد مصادر او احتياجات استيراد مجالات لانشطة اخرى تـدر علية ما يوفر ظروف امثل لم تكن متوفره على ارضه من قبل.

ويمكن بصورة مبدئية طرح الظروف المختلفة لدولة البحرين للتصرف على امكانيـات الدوله لإختيار احسن الحلول فيما بعد ، دون التعرض حاليا لاسباب " تعدد او تفرد" الوسـائل او الاختيارات المطروحه لاحقا.

### ٢-٢: الطبيعة الجغرافية :-

تعتبر دوله البحرين نقطة متوسطه في الخليج العربي ، حيث حباها الله بـهذا الموقـع المتفرد، فهي تتشكل من ارخبيل مكون من ٣٣ جزيرة[١]، كما ان مساحتها تبلغ ٦٨٧,٧٥ كيلو متر مربع- مجتمعة - وهي تقع بين الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربيه والساحل الشـمالي الغربيه لشبة جزيرة قطر، وتكاد تتوسط الطرق مابين مصب شط العرب في الشمال ومضيـق هرمز الواقع مابين سلطة عمان وجمهورية ايران الاسلامية. الخريطة رقم (١) توضح موقـع دولة البحرين الجغرافي. كما ان الجدول رقم (١) يبين متوسـطات المسـافات مـابين دولـة البحرين والدول المحيطه بها[٢] ، وهذه الخاصة التي تتمتع بها دولة البحرين هي التى حـددت حتى وقـــت قريب الوسائط الحالية للنقل، حيث اقتصر النقل على استخدام وتشغيل عربات

---

(١) دولة البحرين، وزارة الداخلية والإعلام، اللجنة العامة للسلامة على الطريق في البحرين، العدد الأول، ١٩٨٩م.

(٢) يساعد الجدول على تحديد الوسائط المختلفه في النقل او اختيار بدائل الوسائط المعتمدة حاليا.

النقل (نقل / نصف نقل)، وهذا ما يطلق علية في صناعة النقل "تفرد الوسيله"، وبالرغم من ان تفرد الوسيله قد يؤدي الى انتكاسات لا يحمد عقباها ، لكن استقرار الاسواق في منطقة الخليج العربي نتيجة انتهاج منطق السوق الحر ، ادى الى نجاحها ولو حتى وقتنا الحالي[٣] وحتى فترة زمنية قصيرة اضحى ارتباط الجزيرة الام (جزيرة البحرين) بالعالم الخارجي عن طريق النقل البحري والجوي فقط ، دون التمكن من الاستفاده بأي وسيله اخرى للنقل ، او بصيغة اخرى لم يكن هناك التطور الكافي للتحول الى النظم الاخرى للنقل ، واستمر هذا الوضع حتى بعد ربط البحرين بشبة الجزيرة العربية (المملكة العربية السعودية) جسر الملك فهد في السادس والعشرين من نوفمبر سنة ١٩٨٦م.

## ٢-٣: الطبيعة الطبوغرافية :-

تعتبر ارض البحرين من انسب الاراضي لعمليات البنية التحتية حيث انها في معظم مناطق الثلث الشمالي من الجزيرة الام تتصف بإنبساطها وذات ارتفاعات تتراوح مابين ٦ قدم و ١٢ قدم فوق سطح البحر اما في المنطقة الوسطى منها ، فتوجد هضبة لايزيد ارتفاعها على اقصى تقدير عن ٤٤٠ قدم فوق مستوى سطح البحر ، كما تتدرج الهضبة من الوسط في اتجاه الساحل الغربي للجزيرة الام ، اما امتداد الهضبة فلا يزيد ارتفاعها عن ١٠٠ قدم فوق من سطح البحر وهي مكونه من رسوبيات كلسية سهل التعامل معها ، اما الثلث الاخير من الجزيرة فهو سهل يقع خلف الهضبة ويتدرج في الهبوط في مستوى الارتفاعات الى ان يلتقي مع سطح البحر ، كما ان معظم الاراضي ذات طبيعة رملية وفي بعض الاماكن تختلط بالصخور ، كما ان المنطقة الوسطى عبارة عن خليط من الرمال والصخور النارية التي تغطي الطبقات الكلسية . اما الثلث الاخير فيكون في بعض اجزاءه مكون من خليط من الصخور الرسوبيه والنارية والرمال ، كما ان الجهات المناط بها اعمال البنية التحتيه تقوم بتسوية او ردم الارض بما يتوائم مع الاعمال المختلفة.

## ٢-٤: المناخ السائد :-

بالنسبة لطقس دولة البحرين، فانه عبارة عن المتوسطات الطبيعية الموجوده في منطقة الخليج العربي ، حيث ان الحرارة في وقت الصيف تتراوح ما بين ٣٥°م و ٤٢°م فيما يصل

---

[٣] صالح، عبد لوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧م ( تحت الطبع ).

اعلى معدل للرطوبة الى ٩٢% ، ويكون ذلك في شهر يناير سنوياً[٤] امـــا بالنسبة للريــاح السائده ، فإنها غالباً ما تتراوح ما بين ٨ الى ١٢ عقده ، اما في فصل الصيف فيكون معدلــها ما بين ٥ الى ٩ عقد ، واعتباراً من شهر ابريل الى بداية يوليو فتهب علــى البحريــن ريــاح "البارح" ، حيث تشتد الرياح صباحاً الى ما بعد الظهر لتصل من ٢٠ الـــى ٢٦ عقــده فــي المتوسط ، اما في وقت المساء فقد تصل من ٥ الى ٨ عقد واعتباراً من شهر يوليو الى بدايـــة شهر ديسمبر فالرياح غالباً لا تزيد عن ١٦ عقده في المتوسط ، وفي شهور الشتاء القصـــيرة وهى الفتره الواقعة من منتصف شهر ديسمبر ولنهاية شهر مارس فيكون غالبــاً الجــو غــير مستقر ، وقد تحدث بعض الزوابع التي قد تصل فيها الرياح الى ما يزيـــد عــن ٥٠ عقــده ، وتكون نسبة الامطار بسيطه للغاية نظراً لطبيعة المنطقة.

## ٢-٥: تأثيرات الموقع الاستراتيجي:

نظراً لتوسط جزر البحرين لمياه الخليج العربي واعتدال طقسها مقارنـــة بالمنطقــة ، ولإحتوائها على مصادر المياه بصوره وفيره بشكل مرضى لإستخدامات السكان في مختلــف الحقب التاريخية السابقة ، فقد تشكل لها موقع استراتيجي مهم ، حيث أضحت ملتقى السفن إمــا للتبادل التجارى ، او كنقطة لإعادة التموين والشحن كذلك "... حيث ان موقعها كـــان يشــكل حلقة وصل لخطوط المواصلات البحرية ، والتي كانت قديماً ، الوسيله الوحيده لنقل التجـــارة والمسافرين..."[٥] وقد كانت الحرف المعروفه في البحرين هي ذات الارتباط المباشـــر بــهذه الصناعة وهي تجارة اللؤلؤ[٦] .

وفي الوقت الحالي ظهرت اثباتات جدّية على ارتباط البحرين بـــدول اخــرى خــارج منطقة الخليج العربي[٧] ويؤكد ذلك على ان البحرين كانت منذ ٥٠٠٠ سنة مركــزاً تجاريــاً مهماً في المنطقة وانها كانت تهيمن على التجاره البحرية وكانت تمثل ميــاءاً بحريــاً حيويــاً لإستقبال السفن التي كانت تستخدم الطرق البحرية من بلاد الرافدين في العراق و وادى الســند -الواقع بين الهند وباكستان حالياً - كما اثبت اللوحات التي عثر عليها والنقوش - ان ديلمــون

---

[٤] دولة البحرين، وزارتى الداخلية والاعلام، اللجنه العامه للسلامه على الطريق، الطرق فى البحرين، العدد الاول، ١٩٨٩م.

[٥] المرجع السابق( ٤ )

[٦] تأثير تجارة اللؤلؤ بزراعة فى اليابان وبإكتشاف البترول فى ثلاثنيات القرن.

[٧] المرجع السابق( ٤ ).

كانت ميناءا للترانزيت. فمعظم السلع والبضائع لم تكن تنتج في البحرين[٨] اما بالنسبة للحكم فقد توالى حكم البحرين من قبل الفرس خلال غزواتهم التي لم تستمر طويلا وذلك حتى دخول البحرين في الاسلام ثم وصول الحكم في يد البرتغاليين اعتبارا من ١٥٢١م وحتى ١٦٢٢م. ثم توالى الحكم ما بين العمانيون والعتوب والنصر والمختار ، ثم سيطر الفرس بواسطة ولاه تابعين حتى عام ١٧٨٣م ، حيث بدأ حكم آل خليفة الحالي[٩]. وقد تم استعراض هذه النقطة لتوضيح اهمية هذه الجزر خلال الفترات الزمنية المختلفة التي استمرت ٥ قرون ، واعتبارا من بدأ حكم آل خليفة بدأت البلاد مرحله اخرى من التطور والنمو.

## ٢-٦: تطور الهيكل التنظيمي للدوله:-

بدءا من عام ١٩٢٦م ، والذي تم فيه انشاء اول نظام اداره حديث وما تلاه من تأسيس اول مجلس بلدي عام ١٩٢٧م بدأ في النظر في عمل هيكل اداري ظهر في صورته الاولى عام ١٩٥٥م ( .. حيث كانت مهمته ايجاد الحلول للمشاكل التي يتم تحويلها من قبل الحاكم ، وابلاغ الجمهور بقرارات الحكومه ، وكان المجلس الاداري يشمل على ٢٦ دائره..) وفى علم ١٩٧٠م تم انشاء مجلس الدوله كخطوه اولى نحو الاستقلال تنفيذا لقرارات الامم المتحده من قبل الدول الإستعمارية[١٠] (وذلك ليكون الذراع التنفيذي والاداري في الدوله والمسئول عن تنفيذ السياسات العامه بها وفقا للقوانين والمراسيم والانظمة ، وقد تم اعاده تنظيم صلاحيات المجلس) وتم تغيير مجلس الدوله بعد استقلال البلاد في ١٤ اغسطس ١٩٧١م ليصبح مجلس الوزراء[١١]. ويتضح ان التطور الاداري قد واكب التطور الاقتصادي في الدوله حيث انه منذ اكتشاف البترول في بداية ثلاثينيات هذا القرن وهي بداية النهضة الحضارية في البلاد فقد تم تحديث وتطوير وادخال مشاريع مختلفه تخدم هذا النموالاقتصادي ، مع المحافظة على ان تكون البحرين هي مركز إلتقاء الخطوط البحرية والجوية العالمية كما ، تم تطوير موانئها بما يتوائم مع التطور الاقتصادي.

### أ- البحرين في العقد الحالي :-

يمثل عقد التسعينيات بداية حقبة من النشاط التجاري المتسارع في الشرق الاوسط والذي يتميز بتطوير فرص تسويق جديده ، وصياغه تجارية جديده اقليميا

---

(٨) المرجع السابق( ٤ ).

(٩) المرجع السابق( ٤ ).

(١٠) المرجع السابق( ٤ ).

(١١) قرارات الامم المتحده رقم ١٥١٤ لسنة ١٩٦٠م.

بيان تقديرات السكان في دوله البحرين للفتره ( ١٩٨٥م - ١٩٩٥م )

( الجدول -٢ )

| التسلسل | السنه | التعداد | التطور مقارنه بسنه ١٩٨٥م ( مقرب ) |
|---|---|---|---|
| ١ | ١٩٨٥ | ٤١٨٠٠٠ | ٠ |
| ٢ | ١٩٨٦ | ٤٣٢٠٠٠ | ٠,٠٣ |
| ٣ | ١٩٨٧ | ٤٤٦٠٠٠ | ٠,٠٦ |
| ٤ | ١٩٨٨ | ٤٧٣٠٠٠ | ٠,١٣ |
| ٥ | ١٩٨٩ | ٤٨٩٠٠٠ | ٠,١٦ |
| ٦ | ١٩٩٠ | ٥٠٣٠٠٠ | ٠,٢ |
| ٧ | ١٩٩١ | ٥١٦٠٠٠ | ٠,٢٣ |
| ٨ | ١٩٩٢ | ٥١٩٠٠٠ | ٠,٢٤ |
| ٩ | ١٩٩٣ | ٥٣٨٠٠٠ | ٠,٢٨ |
| ١٠ | ١٩٩٤ | ٥٧٨٠٠٠ | ٠,٣٨ |
| ١١ | ١٩٩٥ | ٥٩٩٠٠٠ | ٠,٤٣ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه, ١٩٩٧م

من الجدول السابق يتضح التالي

* زياده معدل النمو السكاني في الفتره ١٩٨٥م و حتى ١٩٩٥م و هذا مؤشر هام حيث يعكس لنا زياده رأس المال البشري بالقدر الذي يمكننا من استغلاله لتحقيق عوائد اقتصاديه و اجتماعيه
* ان زياده معدل النمو السكاني يتطلب معدل نمو الناتج القومي و تنويع مصادره , أي القطاعات المساهمه في تحقيق هذا الناتج بما فيها قطاع النقل .

بيان العماله على رأس العمل لدوله البحرين للفتره ( ١٩٩٠م - ١٩٩٤م )

( الجدول - ٣ )

| التسلسل | السنه | العدد | نسبه النمو مقارنه بالسنه ١٩٩٠ |
|---|---|---|---|
| ١ | ١٩٩٠ | ٢٠١٨٠٠ | ٠ |
| ٢ | ١٩٩١ | ٢٠٢٠٠٠ | ٠,٠٠٠٩٩١٠٨ |
| ٣ | ١٩٩٢ | ٢٣٣٦٠٠ | ٠,١٥٧٥٨١٧٦٤ |
| ٤ | ١٩٩٣ | ٢٤٢١٠٠ | ٠,١٩٩٧٠٢٦٧٦ |
| ٥ | ١٩٩٤ | ٢٤٦٢٠٠ | ٠,٢٢٠٠١٩٨٢٢ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, ١٩٩٥م

يوضح الجدول التالي :

* يعكس الجدول معدل زياده النمو في العماله , و هذا في حد ذاته يؤكد على نسبه التسرب من الدخل القومي لصالح القطاع الخارجي في صوره تحويلات العاملين الاجانب سوف يقل
* ان زياده نسبه العماله تمكن الاقتصاد من تدعيم شبكه المرافق العامه و كذلك شبكه النقل من خلال زياده توظيف العماله الفنيه المدربه في هذا المجال

ملخص احصائيات التجاره الخارجيه لدوله البحرين للفتره ( ١٩٨٧م - ١٩٩٦م )
( بالدولار الامريكي )
( الجدول - ٤ )

| السنه | الصادرات | الواردات | الميزان التجاري ( تقريبي ) |
|---|---|---|---|
| ١٩٨٧ | ٢٤٢٧ | ٢٦٩٩ | -٢٧٢ |
| ١٩٨٨ | ٣٤٠٥ | ٢٥٨٠ | ٨٢٥ |
| ١٩٨٩ | ٢٨١٦ | ٣١١٧ | -٣٠١ |
| ١٩٩٠ | ٣٧٤١ | ٣٦٩٣ | ٤٨ |
| ١٩٩١ | ٣٤٩٥ | ٤٠٩٤ | -٥٩٩ |
| ١٩٩٢ | ٣٤٤٦ | ٤٢٤١ | -٧٩٥ |
| ١٩٩٣ | ٣٧٠٤ | ٣٨٣٨ | -١٣٤ |
| ١٩٩٤ | ٣٦٠٣ | ٣٧٤٢ | -١٣٩ |
| ١٩٩٥ | ٤٠٩١ | ٣٦٩٦ | ٣٩٥ |
| ١٩٩٦ | ٤٦٧٥ | ٤٢٥١ | ٤٢٤ |

( + ) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٦م, ١٩٩٧م

من الجدول يتضح التالي :
* تزايد معدل العجز في الميزان التجاري وهذا يرجع لزياده الواردات السلعيه عن الصادرات السلعيه في الفتره من ١٩٨٧م وحتى ١٩٩٤م الا انه في عام ١٩٩٥م و حتى ١٩٩٦م
* لوضح هذا الميزان تحقيق فائض , وهذا في حد ذاته يؤكد على اهميه تدعيم شبكه النقل و خصوصا الداخلي لتدعيم اتجاه زياده الصادرات عن الواردات

# الفصل الثالث

## تقييم الوزن النسبي لقطاع النقل البحري

## في دوله البحرين

# الفصل الثالث

## ٣-تقييم الوزن النسبي لقطاع النقل البحري في دوله البحرين

### ٣-١: عـــــــام :-

تعتبر الموانئ في جميع الدول هي المنافذ الرئيسية التي تستقبل حركة التجارة الدوليـــة وأيضا حركة التجارة المحلية وهي أحد العناصر التي يعتمد عليها الإقتصاد القومي لأي دولـــة ، وهي التي تعتمد عليها الدول في نشوها وإرتقائها كما أنها الحلقـــة الرئيسـية فـي سلسـلة الإقتصاد الحر[١]، وهي كذلك الحلقة التي تربط النقل البحري بالنقل الداخلي (عربات نقل، نقـل مائي، نقل سكة حديد ، أو النقل الجوي ) كما أن الموانئ البحرية بمساحتها المائية التـي هـي نقطة البداية والنهاية للنقل البحري وبمساحتها الأرضية التي هي نقطة البداية والنهايـة للنقـل الداخلي بأنواعه المختلفة تعتبر حلقة الوصل بين نوعي النقل حيث يتلاقى كل منـــهما عندهـا وبذلك يمكن إستمرار حركة البضائع بين الوسيلتين[٢] كما أن الموانئ تدعم التجارات البحريـة وتخلق فرص العمل وتشجع الأنشطة الصناعية كوسيلة نقل رئيسية للتجارة وخدمـــات النقـل والتوزيع[٣] .

ومن هذا المنطلق ، ونظرا للموقع الجغرافي الذي تتمتع به دولة البحرين فقد تم وضـع الركيزة الأساسية لإقتصادها بإنشاء هذه الموانئ والإنشاءات البحرية ( مثل أرصفـــة الشـحن والتفريغ ) لتخدم الأهداف المختلفة للتبادل التجاري وتحقيق الوظائف الأساسية لخدمـــة تبـادل السلع المختلفة والوسائل التي تقدم خدمات النقل المختلفة .

### ٣-٢: الموانيء والإنشاءات المختلفة في دولة البحرين:-

#### أ- ميناء سلمان :-

ويقع ميناء سلمان فى جهة الشمال الشرقي مـــن الجزيـرة الأم وهـو ميـناء حكومي رئيسي يقوم بالعبء الأكبر فى تداول البضائع ويقـع بـالقرب مـن الطـرق الملاحية التجارية فى منطقة الخليج العربي كما يتمتع بحماية ممتازة مـــن المؤشـرات

---

(١) عثمان، هارون أحمد، الإقتصاد البحرى مع الإشارة لمشاكل الدول النامية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

(٢) عبيدو، إبراهيم علي، هندسة الموانيء والمنشآت البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

(٣) توفيق، محمد عبد القادر، إدارة الموانيء، الأكاديمية العربية للنقل البحرى، كلية الإدارة واللوجستيات، قسم النقل البحرى.

ب- أرصفة سترة :-

وهي أرصفة صناعية تتلخص وظيفتها في حركة تجارة البترول وتصدير المواد البتروكيماوية ، فبالنسبه لتجارة البترول فهي تقوم بشحن النفط البحريني للخارج كما تخدم مصنع الكيماويات في تقديم تسهيلات المناولة ، وتتكون من ستة مراسي للسفن تتراوح أعماقها ما بين ١٢,٨ متر و ١٤ متر بحيث تستقبل أحجام مختلفة من الناقلات ، كما أنها تقدم خدمات الإصلاح المختلفة والتموين بالتنسيق مع الشركات المختصة[٦] .

ج - مرسى الحديد والصلب :-

وهو عبارة عن مرسى صناعي تتلخص وظيفته في خدمة مصنع كريات الحديد لحساب الشركة العربية للحديد والصلب حيث يوفر رصيف يستقبل سفن حتى ١٠٠,٠٠٠ طن ساكن كما يتم عن طريقه تصدير كريات الحديد تامة الصنع[٧]

د- مرسى شركة الألومنيوم البحرينية :-

وقد أنشئ هذا المرسى لخدمة مصنع الألومنيوم والذي يعتبر أحد الركائز الأساسية في الإقتصاد البحريني ، حيث يتم من خلاله إستيراد الخام ومن ثم تصدير المعدن (بإشكاله إعتمادا على رغبات عملاء المصنع).

هـ - ميناء منطقة جنوب الحد الصناعية (تحت الإنشاء):-

وهو عبارة عن ميناء "حر" يقوم بخدمة الواردات والصادرات الخاصة بالصناعات المقامة في المنطقة الصناعية وكذلك البضائع العابرة ، والمنطقة الصناعية عبارة عن جزء من الميناء التجاري الذي من المفترض أن يخفف العبئ بصورة رئيسية عن ميناء سلمان ويختصر زمن الدخول أو المغادرة للسفن التي كانت تستنفذ عدة أزمنة (تصل في مجموعها إلى ١,٥ ساعة على أقل تقدير) في الدخول والخروج

---

[٦] نفس المصدر السابق (٥).

[٧] نفس المصدر السابق (٥) .

إلى ومن ميناء سلمان ، كما أن الزمن هذا يؤثر تأثيراً مباشراً في مـــدى إستخدام الميناء من قبل عملاؤه حيث أنه كلما قلت مجموعة الأزمنة زاد ذلك في إنتاجية السفن وبالتالي يصبح إستخدام الميناء عنصر أساسي في جلب زبائن جدد أو المحافظة علـــى الموجود الحالي[٨] .

---

[٨] صالح، عبد الوهاب، النقل الدولي ، الاكاديميه العربيه للعلوم و التكنولوجيا، ١٩٩٩م.

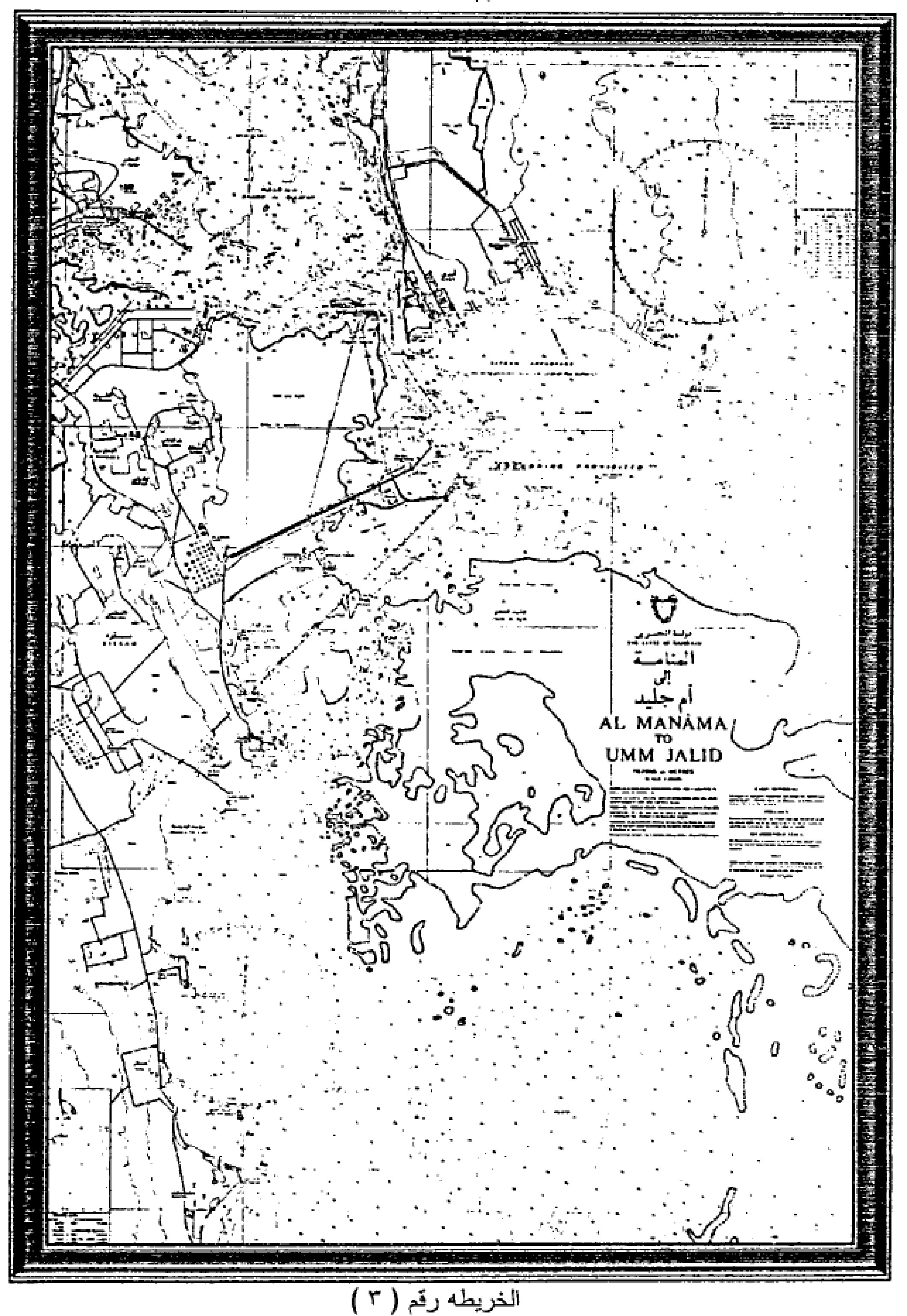
– المعادلة أدناه تبين الأزمنة ومدى تأثيرها على الميناء سلباً أو إيجاباً كالتالي :–

ن = الزمن الإفتراضي (زمن الدخول + زمن المغادرة + زمن الشحن والتفريغ)

∴ ن + س (زمن زيادة على الزمن الإفتراضي) = الزمن الحقيقي (+).

ن – س (زمن ناقص من الزمن الإفتراضي) = الزمن الحقيقي (–).

∴ (+) وهو زمن إضافي على دورة التشغيل أي تكلفة إضافية والعكس صحيح.




الخريطه رقم ( ٣ )

تبين ميناء سلمان و مرسى ستره و ارصفه مصنع الالومنيوم

و موقـــــــــع مشـــــــــروع مينـــــــــاء جنـــــــوب الحـــــــــد

والميناء الآن قيد الشروع في تنفيذه لخدمة المنطقة الصناعية في جنوب جزيرة المحرق بالقرب من الشركة العربية لإصلاح السفن (اسرى) ، كما أنه يتصل بالطرق الرئيسية التي تربط المنطقة الصناعية والشركة العربية لإصلاح السفن وشبكة الطرق الرئيسية لجزيرة المحرق والتي يربطها بالجزيرة الأم عدد ٢ جسر يتصلون بطرق الجزيرة والطرق الدولية ، كما أنه لا يبعد عن مطار البحرين الدولي بأكثر من أربعة كيلو مترات ، أما بالنسبة عن الخدمات التي يمكن تقديمها فهي عبارة عن ميناء تبادلي لميناء سلمان لإستقبال السفن وبضائع المنطقة ، مع تقديم كافة الخدمات الخاصة بسفن النقل البحري المتخصصة في نقل المواد الخام الغير فلزية وخدمة هذه النوعية من البضائع.

**<u>٣-٣: حركه النقل في دوله البحرين ( نقل داخلي و نقل خارجي ) :-</u>**

نظرا لكون دولة البحرين ذات طبيعة أرخبيلية ولإعتماد إقتصادها على تجارة البترول بصورة رئيسية كما يشارك دعم الإقتصاد بعض الصناعات الرئيسية في الدولة مثل مصنع الألومنيوم وكذلك مصنع الحديد والصلب ، وحيث أن الدولة تعتمد على التبادل التجاري بينها وبين العالم المحيط بها فإن حجم البضائع المتداولة يشكل الجزء الأكبر في توفير إحتياجات الدولة . ويتم تداول سلع ذات طبيعة متعددة وذلك لإعتماد الدولة في تطبيق أنظمة السوق الحر.

**<u>أ- خطوط النقل العالمية المرتبطة بدولة البحرين:-</u>**

أن ترك نظام السوق في دولة البحرين يعتمد إعتماد كلي على علاقة العرض والطلب واللذان هما أساس الأسواق ، جعل العلاقات التجارية لدولة البحرين تمتد لإقاصي الأرض بما يمنح السوق حرية كبيرة فى إستنباط مصادر البضائع المختلفة التي تتوفر في الدولة أو خارجها وإلى إستيفاء الجودة التي تحكم مدة إستمرار البضاعة أو المنتج في هذا النوع من الأسواق ، وقد شكلت هذه العلاقة المنفردة والتي تتوفر في منطقة الخليج العربي عامة وفي البحرين خاصة إلى إرتباط البحرين بمعظم خطوط النقل العربية أو العالمية وجدول "خطوط النقل العالمية يوضح بصورة جلية مدى هذا الإرتباط الذي قد يشكل سابقة لا تتمثل إلا في دولة مثل دولة الإمارات العربية المتحدة – إمارة دبي – أو في المملكة العربية السعودية – مدينة جدة عاصمة المنطقة الغربية – أما الأولى فكانت نتيجة حتمية لما تنتهجه إمارة دبي في توفير إمكانيات كبيرة لعملاء موانئها ، أما ميناء (جدة) والتي يبلغ ذورة هذا النوع من

العلاقات في فترة الحج، حيث تقل حدتها إلى أن تصل أدناها في معظم السنه وتعود إلى الإرتفاع في فترة شهر رمضان . أما بالنسبة لدولة البحرين فإن هذه العلاقة وإن هبطت حدتها نتيجة المنافسة الشديدة إلا أنها مازالت تؤكد هذا الإرتباط ولو بكميات متدنية من التبادل التجاري إحتسابا منها وأملا في عودة هذا التبادل إلى سابق عهده أو بأحسن من ذلك . يبين الجدول رقم (٥) إرتباط الدولة بما يقارب ١٦٨ جهة أو دولة أو إمارة لمثل هذا النوع من التبادل التجاري حيث تشمل على ٢٠ دولة عربية ومعظم الدول الإسلامية ودول السوق الأوروبية المشتركة وقارتي أمريكا الشمالية والجنوبية وإستراليا ، أي معظم أجزاء المعمورة.

**ب- حركة الوسائط البحرية في مختلف موانيء البحرين:-**

**(١) السفن الوارده لميناء سلمان :**

إن حركة السفن فى أي ميناء تعبر أولا عن مدى إرتباط الدولة بدول مصدر البضائع أو إرتباط دولة البحرين بهذه الدولة عبر البضائع المصدرة من أو إعادة التصدير أو العابرة لأراضي دولة البحرين متجه إلى هذه الدولة الأخرى، كما يبين مدى إنتاجية ميناء ما وخدماته سواء التي كانت في مستوى المساحة المائية له أو المساحة الأرضية أو ظهير الميناء. وكذلك السياسة التي تنتهجها إدارته في تقديمها لهذه الخدمات سواء أكانت للسفينه أو البضاعة.

ويبين الجدول (٦) "السفن الوارده لميناء سلمان حسب المنطقة القادمة منها والحمولة بالطن المتري (١٩٩٣م - ١٩٩٦م)" أعداد وحمولات هذه السفن التي وردت لميناء سلمان ، حيث يتبين أنه كان هناك زيادة في سنه ١٩٩٣م و١٩٩٥م في حركة السفن بلغت ٩٠٧ و ٩٣٧ سفينة ، غير أنه في سنه ١٩٩٤م تدنت إلى أن وصلت إلى عدد ٦٧٦ سفينة ، وقد يتم إرجاع السبب إلى توتر في الظروف السياسية الداخلية وهو ما تجاوزته الحكومة الرشيدة ، غير أن إستمرار ذلك الوضع قد يكون هو كذلك الذى قلل عدد السفن الوارده في سنه ١٩٩٦م ، كما أن كميه البضائع يعوض فاقد الحركة ويعني ذلك أيضا إستخدام الميناء من قبل سفن ذات قدرة نقل أكبر وأحجام أكبر من سابقيها - وتشكل الكميه المتداوله في ميناء سلمان بالمقارنة بسنه ١٩٩٣م ضعف الكمية ، وهذا أيضا إنجاز في حد ذاته يثبت أن التحديث في الميناء واكب ويواكب التطور المتولد من تصميمات السفن والتكنولوجيا التي وصلت إليها في تحقيق مبدأ حجم المنقول من أجل تقليل التكلفة (القيمة الإضافية. كما يوضح الجدول

الدول التي ترتبط بها دوله البحرين تجاريا*

( الجدول - ٥ )

| التسلسل | الدوله |
|---|---|
| ١ | أذربيجان |
| ٢ | اسبانيا |
| ٣ | استراليا |
| ٤ | استونيا |
| ٥ | افغانستان |
| ٦ | الارجنتين |
| ٧ | الارجواي |
| ٨ | الاردن |
| ٩ | الاكوادور |
| ١٠ | الامارات |
| ١١ | المانيا |
| ١٢ | البحرين |
| ١٣ | البرازيل |
| ١٤ | البرتغال |
| ١٥ | البوسنه و الهرسك |
| ١٦ | الجابون |
| ١٧ | الجزائر |
| ١٨ | الدنمارك |
| ١٩ | الدومنيك |
| ٢٠ | السلفادور |
| ٢١ | السودان |
| ٢٢ | السويد |
| ٢٣ | التشيك |
| ٢٤ | السنغال |
| ٢٥ | الصين |
| ٢٦ | العراق |
| ٢٧ | الفلبين |
| ٢٨ | الكويت |
| ٢٩ | المغرب |
| ٣٠ | المكسيك |
| ٣١ | المملكه العربيه السعوديه |
| ٣٢ | المملكه المتحده |
| ٣٣ | النرويج |
| ٣٤ | النمسا |
| ٣٥ | النيبال |
| ٣٦ | النيجر |
| ٣٧ | الهند |
| ٣٨ | الولايات المتحده الامريكيه |
| ٣٩ | اليابان |
| ٤٠ | اليمن |
| ٤١ | اليونان |
| ٤٢ | انتيل الهولنديه |
| ٤٣ | انتيجوا |
| ٤٤ | اندورا |
| ٤٥ | اندونسيا |
| ٤٦ | انجولا |
| ٤٧ | اوزبكستان |
| ٤٨ | اوغندا |
| ٤٩ | اوكرانيا |
| ٥٠ | ايران |
| ٥١ | ايرلندا |
| ٥٢ | ايسلندا |
| ٥٣ | ايطاليا |
| ٥٤ | بابوا غينيا |
| ٥٥ | باكستان |
| ٥٦ | بتسوانا |
| ٥٧ | بورتوريكو |
| ٥٨ | برمودا |
| ٥٩ | بوروندي |
| ٦٠ | بروناي |
| ٦١ | برينسيب الاسلاميه |
| ٦٢ | بلجيكا |
| ٦٣ | بلغاريا |
| ٦٤ | بلوروسيا |
| ٦٥ | بولينسيا الفرنسيه |
| ٦٧ | بنجلادش |
| ٦٨ | بنما |
| ٦٩ | بوتان |
| ٧٠ | بورما |
| ٧١ | بولندا |
| ٧٢ | بيرو |
| ٧٣ | تنزانيا |
| ٧٤ | تايلند |
| ٧٥ | تايوان |
| ٧٦ | تركمنستان |
| ٧٨ | تركيا |
| ٧٩ | توجو |
| ٨٠ | تونس |
| ٨١ | تيمور الشرقيه |
| ٨٢ | جامايكا |
| ٨٣ | جبل طارق |
| ٨٤ | جزر المالديف |
| ٨٥ | جزر المالديف |
| ٨٦ | جزر كيمان |
| ٨٧ | جمهوريه افريقيا الجنوبيه |
| ٨٩ | جمهوريه افريقيا الوسطى |
| ٩٠ | جمهوريه الدومنيكان |
| ٩١ | جمهوريه المانيا الاتحاديه |
| ٩٢ | جمهوريه مدغشقر |
| ٩٣ | جمهوريه مصر العربيه |
| ٩٤ | جواتيمالا |
| ٩٥ | دول اخرى |
| ٩٦ | دول امريكا الوسطى الجنوبيه |
| ٩٧ | روسيا الاتحاديه |
| ٩٨ | رومانيا |
| ٩٩ | زائير |
| ١٠٠ | زيمبابوي |
| ١٠١ | ساحل العاج |
| ١٠٢ | ساموا الغربيه |
| ١٠٣ | سان مارينو |
| ١٠٤ | سلطنه عمان |
| ١٠٥ | سلوفاكيا |
| ١٠٦ | سلوفينيا |
| ١٠٧ | سنغافوره |
| ١٠٨ | سوريا |
| ١٠٩ | سوازيلند |
| ١١٠ | سويسرا |
| ١١١ | سيراليون |
| ١١٢ | سيريلانكا |
| ١١٣ | سيشل |
| ١١٤ | شيلي |
| ١١٥ | صربيا |
| ١١٦ | غانا |
| ١١٧ | غيانا الفرنسيه |
| ١١٨ | غينيا |
| ١١٩ | غينيا الاستوائيه |
| ١٢٠ | غينيا بيساو |
| ١٢١ | فرنسا |
| ١٢٢ | فلسطين |
| ١٢٣ | فنزويلا |
| ١٢٤ | فنلندا |
| ١٢٥ | فيتنام |
| ١٢٦ | فيجي |
| ١٢٧ | قبرص |
| ١٢٨ | قطر |
| ١٢٩ | كازخستان |
| ١٣٠ | كمبوديا |
| ١٣١ | كندا |
| ١٣٢ | كوبا |
| ١٣٣ | كرواتيا |
| ١٣٤ | كوريا الجنوبيه |
| ١٣٥ | كوريا الشماليه |
| ١٣٦ | كوستاريكا |
| ١٣٧ | كولومبيا |
| ١٣٨ | كينيا |
| ١٣٩ | لاتفيا |
| ١٤٠ | لاغوس |
| ١٤١ | لبنان |
| ١٤٢ | ليتوانيا |
| ١٤٣ | لوكسمبرج |
| ١٤٤ | ليبيا |
| ١٤٥ | ليختنشتاين |
| ١٤٦ | ماريشس |
| ١٤٧ | مكاو |
| ١٤٨ | مالطا |
| ١٤٩ | ماليزيا |
| ١٥٠ | مقدونيا |
| ١٥١ | منغوليا |
| ١٥٢ | موريتانيا |
| ١٥٣ | موزنبيق |
| ١٥٤ | موناكو |
| ١٥٥ | ناميبيا |
| ١٥٦ | ناورو |
| ١٥٧ | نيجيريا |
| ١٥٨ | نيكاراجوا |
| ١٥٩ | نيوزلندا |
| ١٦٠ | هايتي |
| ١٦١ | هبريدس الجديده |
| ١٦٢ | هندوراس |
| ١٦٣ | هنغاريا |
| ١٦٤ | هولندا |
| ١٦٥ | هونج كونج |
| ١٦٧ | يوغسلافيا |
| ١٦٨ | هندوراس البريطانيه |

( + ) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٦

يبين الجدول التالي

- يؤكد الجدول زياده معدلات التبادل الخارجي لدوله البحرين و عدم اقتصاره على كتله معينه , بل يشمل التبادل جميع دول العالم و لكن بنسب متفاوته و هذا يؤكد امكانيه تدعيم المركز التجاري للبحرين , الا ان هذا لا يتحقق الا من خلال مرفق النقل الداخلي و الخارجي

"السنه الوارده لميناء سلمان حسب النـــوع والحمولـــة بـالطن المـتري (١٩٩٣م – ١٩٩٦م)" أكثر أنواع السفن البحرية إستخداماً للميناء حيـــث تبيـــن إســتخدام ســفن الحاويات للميناء في سنه ١٩٩٣م وصل الى ثلاثة أضعاف إستخدام ســـفن البضـــائع العادية للميناء في نفس الفترة وكذلك بلغت نفس النسبة تقريباً سنه ١٩٩٦م مع تبيـــان أن أعداد السفن الحاويات كانت ٤٦٨ و ٥٤٢ و ٥٣٦ و ٤٧٠ على طول فترة البيـــان ولكن كمية البضاعة المتداولة بلغت في السنه الأولى ٤٩٢٨٩٨ طن متري وفي السـنه الثانية ٤٩٢٧٥٩ أي ما يماثل تقريباً السنه السابقة إلا بتغير طفيف ، حيث أنـــه بلـــغ ١٠٦٧٧٥١ في السنه الثالثة أي ضعف البضائع المتداولة في السنه الثانيـــة وبزيـــادة طفيفة في سنه ١٩٩٦م لتبلغ البضائع المتداولة ١٠٩٥٣٩٦ طن مـــتري. وهـــذا مـــا يقارب نصف طاقة سعة تداول الحاويات في الميناء والذي بدوره يبيـــن أن أي زيـــادة في حركة سفن الحاويات يمكن إستيعابها بدون أي زيادة في الإستثمارات حيث تبلـــغ السعة كاملة في وقت الطوارئ او نصف الكمية الناتجة في سنه ١٩٩٦م في الحـــالات العادية[٩] . كما يبين الجدول تراجع سفن المبردات وذلك نتيجه للتطور الـــذي أدخـــل على ميناء سلمان لإستيعاب معظم أنواع الحاويات.

ويبين الجدول رقم (٨) "حركة الحاويات النمطية في مينـــاء ســلمان حسـب الشهر ١٩٩٦م "مقدار الحاويات المتداولة لسنه ١٩٩٦م والتي بلغـــت مـــا مجموعـــة ١٠٤٥٤٥ حاوية TEU[١٠] غير أن حركة الترانزيت هنا لم تتجاوز ٣٤ حاوية TEU وهذا يعطي إنطباع عن مدى كون ما بلغت إليه من مستوى لمثل هذه الخدمـــة التـــي كانت من اهم الواجبات لميناء سلمان منذ تأسيسه، غير أن الحاويات المحولة قد بلغت ١٢٠٦ حاوية TEU ، وكان أقصى تداول لها في شهر مارس ١٩٩٦م وذلك يوضـــح محاوله إتجاه الميناء ليكون ميناء محوري رغم صغر هذه الخدمـــه مقارنـــة بســـواها كخدمات الوارد والصادر ( يجب ان لا تقل خدمه اعاده الشحن عن ١٠% من الكميـه الطنيه المتداوله في الميناء ليكون ميناءاً محورياً ).

[٩] دائماً ما يحتفظ بقدرة ٢٥% لحالات الطوارىء المختلفة.

[١٠] ٢٠ قدم طول .

السفن التى زالرت ميناء سلمان حسب النوع و الحموله بالطن المتري ( ١٩٩٣م - ١٩٩٦م ) (+)

( الجدول - ٧ )

| النوع | ١٩٩٣ | | ١٩٩٤ | | ١٩٩٥ | | ١٩٩٦ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | الحموله | العدد | الحموله | العدد | الحموله | العدد | الحموله |
| سفن البضائع العاديه | ١٧٧ | ٢٤٧٣٨٩ | ٢٨٠ | ٢٤٥٢٦١ | ٢٦٠ | ٣٣٠٣٦٣ | ١٧٥ | ٢٦٠٤٤٨ |
| سفن الحاويات ( سفن صغيره ) | ٤٦٨ | ٤٩٢٨٩٧ | ٥٤٢ | ٤٩٢٧٥٩ | ٥٣٦ | ١٠٦٧٧٥١ | ٤٧٠ | ١٠٩٥٣٩٦ |
| سفن الدحرجه / الركاب | ١٤٨ | ٢٠٨٨٤ | ٨٠ | ٦٧٣٢ | ٧٦ | ٢٨٤٠٢ | ١٢٧ | ١١٩٣٧٦ |
| سفن المبردات | ٥٧ | ١٧٥٤٦ | ٥١ | ١٣١٧٣ | ٤٥ | ٣١٨٠٤ | ٣٥ | ٢٨٢١١ |
| اخرى | ٥٧ | ٢٦٥٢٥ | ٢٣ | ٢٣٢٣٣ | ٢٠ | ٢٦١٥٦ | ٢٥ | ٢٨٥٨٩ |
| المجموع | ٩٠٧ | ٨٠٥٢٤١ | ٩٧٦ | ٧٨١١٥٨ | ٩٣٧ | ١٤٨٤٧٦ | ٨٣٢ | ١٥٣٢٠٢٠ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه ١٩٩٦م , ديسمبر ١٩٩٧م.

من الجدول يتبن التالى

* ان معظم السفن هي سفن الحاويات , وهذا معناه اثرها البالغ في الحركه التجاريه
* تلى سفن الحاويات سفت البضائع التقليديه
* كذلك اهميه الموانئ البحرينيه و الواجب تدعيمها من خلال تدعيم اسطول النقل الداخلى

حركه الحاويات النمطيه ( TEU ) في ميناء سلمان حسب الشهر ١٩٩٦م(+)

( الجدول - ٨ )

| الشهر | حركه الحاويات | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | وارده | صادره | ترانزيت | محوله | المجموع |
| يناير | ٤٠٢٣ | ٣٩١٠ | ٠ | ٣٦ | ٧٩٦٩ |
| فبراير | ٤٢٦٦ | ٤٢٦٤ | ٢ | ١٦٦ | ٨٦٩٨ |
| مارس | ٤٥٥٣ | ٤٠٨٥ | ٤ | ٢٠٧ | ٨٨٤٩ |
| ابريل | ٤١٩٦ | ٤٤٧٨ | ٠ | ١١٣ | ٨٧٨٧ |
| مايو | ٤٣٧٨ | ٤٥٩٨ | ٠ | ١٦٢ | ٩١٣٨ |
| يونيو | ٣٧٨٥ | ٤٢١٣ | ٠ | ٧٨ | ٨٠٧٦ |
| يوليو | ٤٢٢٦ | ٣٨٨٥ | ٠ | ٨٠ | ٨١٩١ |
| اغسطس | ٤٤٣٤ | ٤٤١٨ | ٠ | ٦٩ | ٨٩٢١ |
| سبتمبر | ٤٢٤٢ | ٤١٩٨ | ٠ | ٨٤ | ٨٥٢٤ |
| اكتوبر | ٤٣٧٥ | ٤١١٤ | ٠ | ٣٠ | ٨٥١٩ |
| نوفمبر | ٤٦٩١ | ٤٦٩٣ | ٢٨ | ٩٥ | ٩٥٠٧ |
| ديسمبر | ٤٧١٥ | ٤٥٦٥ | ٠ | ٨٦ | ٩٣٦٦ |
| المجموع الكلي | ٥١٨٨٤ | ٥١٤٢١ | ٣٤ | ١٢٠٦ | ١٠٤٥٤٥ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه ١٩٩٦م , ديسمبر ١٩٩٧م.

يوضح الجدول التالى

* مقدار الحاويات المتداوله لسنه ١٩٩٦م قد بلغ ١٠٤٥٤٥ حاويه TEU
* عدم تجاوز حركه الترنتزيت ٣٤ حاويه TEU وهو يوضح مستوى تدني مثل هذه الخدمه
* غير ان اتجاه الحاويات المحوله في تزايد و هو يوضح اتجاه الميناء

السفن التقليديه التي زارت الموانئ الفرعيه حسب الحموله بالطن المتري ( ١٩٨٧م - ١٩٩٦م ) (+)

( الجدول - ٩ )

| السنه | القادمه | | المغادره | | مجموع الحموله في المغادره و القدوم |
|---|---|---|---|---|---|
| | العدد | الحموله | العدد | الحموله | |
| ١٩٨٧ | ١٠٥٦٥ | ٦١٥١٩ | ٦٩٤٦ | ٥٧٠٨ | ٦٧٢٢٧ |
| ١٩٨٨ | ١٢٩٤٣ | ٢١٧٥٨ | ٧٨٢٦ | ٣٩٧٢ | ٢٥٧٣٠ |
| ١٩٨٩ | ٧٢٢٥ | ٢٨٢٠٩ | ٨٦٧٢ | ١٢٥٣ | ٢٩٤٦٢ |
| ١٩٩٠ | ٦٢٥٩ | ٢٩٠٥٠ | ٧٩٤٦ | ٢٥٨٨ | ٣١٦٣٨ |
| ١٩٩١ | ٣١٨١ | ٧١٦٥٥ | ٤١٣٤ | ٣٤٠٦ | ٧٥٠٦١ |
| ١٩٩٢ | ٣٢٠٨ | ٦٨٥٧٥ | ٣٦٣٠ | ٨٥١٩ | ٧٧٠٩٤ |
| ١٩٩٣ | ٣٤٩٣ | ١٠١٧٠١ | ٣٩٣٧ | ٢٦٦٤٥ | ١٢٨٣٤٦ |
| ١٩٩٤ | ٣٥٤٨ | ١٠٣٠٠٩ | ٤٢٨٧ | ٢٧٤٣٤ | ١٣٠٤٤٣ |
| ١٩٩٥ | ٣١٢٩ | ٥٠٩٩٥ | ٤٢٧٦ | ٤٢٤١ | ٥٥٢٣٦ |
| ١٩٩٦ | ٣١٢٩ | ٢٥٩٦٢ | ٤٣٤٥ | ٣٩٧٢ | ٢٩٩٣٤ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه ١٩٩٦م , ديسمبر ١٩٩٧م.

يبين الجدول التالي

* هبوط حركه السفن التقليديه العامله في موانئ البحرين
* هذا الهبوط هو نتيجه طبيعيه للتطور التكنولوجي الحادث في تقنيه بناء السفن
* اتجاه الحركه الى الهبوط بالرغم من تزايد حركه النقل لهذا النوع من السفن خلال فتره الغزو العراقي لدوله الكويت حيث ان تزايد هذه الحركه نتيجه مباشره لقله حركه السفن الاجنبيه في المنطقه خلال الازمه

ج- السفن المترددة على الموانئ الفرعية (سفن تقليدية):-

إن المتتبع لحركة التجارة والتبادل في منطقة الخليج يتبين الدور الذي تقوم به السفن التقليدية[١١] بين موانئ الخليج سواء أكانت موانئ في دول مجلس التعاون الخليجي أو موانئ الساحل الايراني ، ويبين الكشف مدى هبوط اعداد هذه الأنواع من السفن التقليدية ، حيث أنه كانت في سنه ١٩٨٧م قد بلغت ١٠٥٦٥ سفينة تقليدية تداولت ما مقداره ٦٧٢٢٧ طن متري إلى أن بلغت في سنه ١٩٩٦م عدد ٣١٢٩ سفينة بقدرة تداول بضائع مقدارها ٥٥٢٣٦ طن متري ، ويرى الباحث أنها نتيجة طبيعية للتطور في الإعتماد على سفن ذات قدرات أكبر تناسب هذا النوع من النقل ، ويتم تداول مثل هذه البضائع في مرسى المنامة والمحرق المصمم لمثل هذه الأنواع وأحجام السفن ، والبضائع عبارة عن سيارات خاصة أو بضائع مثل الخضروات وبعض الفواكه من الساحل الإيراني أو بعض الأثاث والأجهزة الكمالية من الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وأنواع من الأسماك.

د- السفن المترددة على مرسى سترة :-

يقدم مرسى سترة خدماته للسفن التي يتم شحنها بالخام (بترول) و الذي صمم من اجله ، كما يقوم بتوفير خدمات شحن المواد الكيماوية وذلك لدول مجلس التعاون العربيه الخليجيه بصفة خاصة وباقي دول العالم ، ويبين جدول "السفن الزائرة لميناء سترة حسب الجنسية (١٩٩١م - ١٩٩٦م) حركة السفن في المرسى ومدى خدمات المرسى القدمه لأعداد سفن بلغت الـ ٦٧٦ سفينه في سنه ١٩٩١م . ووصلت إلى أوجها في سنه ١٩٩٦م لتبلغ ٧٦٧ سفينة ، وبالرغم من عدم وجود معلومات تفصليه لنوعية الشحنة لكل سفينة من السفن المذكورة إلا أنه من الواجب أن يتم الوضع في الإعتبار أنه يمكن تحويل المواد الكيماوية (دون الخام من النفط) لينقل نقلاً داخلياً (نقل بري) في حالة ما يستدعى ذلك.

٣-٤- صادرات وواردات دولة البحرين:-

تعتبر صادرات وواردات دولة البحرين مؤشر قوى للغاية على كميات البضائع والسلع المختلفة والمنقولة من وإلى الدولة وهى كميات كبيرة تتم تداولها بواسطة أسطولها البري الذى سيأتي شرحه فيما بعد.

---

(١١) وهى سفن خشبية تستطيع نقل ما يقارب ١٠٠ طن مترى إلى ٣ طن مترى حسب النوع، كما أن أنواعها تختلف من سفن كبيرة تسمى "بالبوم" أو سفن أصغر مثل "المنبوك".

السفن المترددة على ميناء مرسى ستره حسب الجنسيه (١٩٩١م-١٩٩٦م) (+)

( الجدول - ١٠ )

| ت | الجنسيه | السنه ١٩٩١ | ١٩٩٢ | ١٩٩٣ | ١٩٩٤ | ١٩٩٥ | ١٩٩٦ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ١ | المملكه العربيه السعوديه | ١٠ | ٩ | ١٤ | ١٨ | ٢٤ | ٢١ |
| ٢ | الكويت | ٣٠ | ٢٧ | ٦ | ١ | ١ | ٧ |
| ٣ | الامارات العربيه المتحده | ١٠٤ | ١٠٣ | ١٤٩ | ١٨٥ | ٢٠٥ | ٣٠٥ |
| ٤ | تونس | ٠ | ٠ | ١ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٥ | لبنان | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٦ | بلجيكا | ٠ | ٢ | ٠ | ٠ | ٢ | ٠ |
| ٧ | الدنمارك | ١٤ | ٩ | ٩ | ١٧ | ١٢ | ٧ |
| ٨ | فرنسا | ٢١ | ٣٢ | ٢٤ | ٢٤ | ٢٢ | ٣٦ |
| ٩ | المانيا | ٧ | ٣ | ٣ | ١ | ٠ | ٣ |
| ١٠ | اليونان | ١٤ | ١٢ | ١٦ | ١٤ | ١٠ | ١٢ |
| ١١ | ايطاليا | ٩ | ٤ | ١٢ | ٦ | ٢ | ٢ |
| ١٢ | هولندا | ٠ | ٠ | ٠ | ٢ | ٢ | ٩ |
| ١٣ | النرويج | ٧٣ | ٤٤ | ٣٧ | ٤٠ | ٤٦ | ٣٥ |
| ١٤ | السويد | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ١٥ | المملكه المتحده | ٧٧ | ٦٨ | ٥٥ | ١٠٨ | ١٠٤ | ١٧ |
| ١٦ | قبرص | ٣٧ | ٤٧ | ٤٩ | ١ | ٤٦ | ٤٣ |
| ١٧ | يوغسلافيا | ٢ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ١٨ | تركيا | ٠ | ٠ | ٠ | ٤٠ | ١ | ٢ |
| ١٩ | ايران | ٩ | ١٣ | ١٢ | ١٠ | ٢ | ١ |
| ٢٠ | الهند | ٢٦ | ٣٠ | ٣٧ | ٤٢ | ٤٥ | ٣٩ |
| ٢١ | اليابان | ٣ | ٤ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٢٢ | الفلبين | ٠ | ٠ | ١ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٢٣ | سنغافوره | ٨ | ٤ | ٨ | ١٢ | ١١ | ٦ |
| ٢٤ | كوريا الجنوبيه | ٢ | ٢ | ٣ | ٣ | ٥ | ٢ |
| ٢٥ | الملايو | ٣٤ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٢٦ | استراليا | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٢٧ | بنما | ٥٨ | ٦٥ | ٧٣ | ٧١ | ٩٢ | ٩٠ |
| ٢٨ | ليبريا | ٧٢ | ٩٤ | ٧٥ | ٦٦ | ٥٦ | ٥٣ |
| ٢٩ | مالطا | ٠ | ٤٤ | ٢٥ | ٢٤ | ٤٠ | ٣٤ |
| ٣٠ | هندوراس | ١٠ | ١٠ | ٦ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٣١ | الباهاما | ٢٢ | ١٨ | ٢٣ | ٢٦ | ١٢ | ١٣ |
| ٣٢ | الولايات المتحده | ٣٠ | ١١ | ٣ | ٨ | ١ | ٢ |
| ٣٣ | سشيلي | ٠ | ١ | ٠ | ٠ | ٠ | ٠ |
| ٣٤ | دول اخرى | ٤ | ٦ | ٨ | ٨ | ٢٥ | ٢٨ |
| ٣٥ | المجموع | ٦٧٦ | ٦٦٢ | ٦٤٩ | ٧٢٧ | ٧٦٦ | ٧٦٧ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه ١٩٩٦م , ديسمبر ١٩٩٧م.

يبين الجدول التالي

* تزايد حركه السفن في المرسى لتبلغ اوجها سنه ١٩٩٦م
* بالرغم من عدم وجود معلومات تفصيليه لنوعيه الشحنه الا انه من الواجب ان يتم الوضع في الاعتبار انه يمكن تحويل المواد الكيماويه لينقل نقلا داخليا في الحالات التى تستدعي ذلك

وتتدرج أقسام البضائع والسلع تحت ٦٨ بند فرعي يواكب جميع إحتياجات سوق البحرين التجاري وإحتياجاتها الإقتصادية ، كما أن دولة البحرين تقوم بتصدير كميات تقارب نصف وارداتها وقد بلغ مجموع صادرات وواردات دولة البحرين في سنه ١٩٩٥م ١٣٠٥٢١٣٢,٥٢ طن مترى فى حين أنه بلغ سنه ١٩٩٦م ١١٦٣٦٥١٣,٤٥ طن مترى، ويبين الجدول رقم (١١) بيان الكميات الطنية للأنواع الرئيسية للبضائع المصدرة والمستوردة والمتداولة في دولة البحرين للفترة (١٩٩٥م – ١٩٩٦م) هذه الكميات وهي كالتالى:-

أ- البضائع العامة:-

وقد بلغت الكميات المتداولة من هذه البضائع في سنه ١٩٩٥م ١١١٢٨٤٤٠,٤٩٠ طن مترى أما في سنه ١٩٩٦م فقد بلغت ١٠٠٣٨٨٠٤,٩٥٠ طن مترى.

ب- البضائع الخطرة:-

بلغت الكميات المتداولة من هذا النوع من البضائع فى سنه ١٩٩٥م ما قداره ١٣٠١٢٥٩,٦٧٢ طن/ مترى أما فى سنه ١٩٩٦م فقد بلغت ١٥٢٨١٤٧,٥٥٩ طن مترى بزياده قدرها ٢٢٦٨٨٧,٨٧٧ طن مترى.

ج- بضائع ذات طبيعة خاصة:-

وقد شملت هذه البضائع العطور ومستحضرات التجميل وقد بلغت سنه ١٩٩٥م ١٥٣٨٩ طن مترى أما في سنه ١٩٩٦م فقد بلغت ١٥٩١٣,٨٥ طن مترى مما يعني زيادة قدرها أكثر من ٦٠٠ طن مترى.

د- بضائع طازجة:-

وشملت هذه البضائع جميع البضائع الإستهلاكية الطازجة حيث بلغت في سنه ١٩٩٥م ما مقداره ٦٠٧٠٤٣,٣٥٨ طن مترى في حين بلغت في سنه ١٩٩٦م ٥٩٣٦٤٧,٠٩٤ طن مترى.

هذا وقد كان نصيب الواردات والصادرات من و إلى الدول العربية ما ينبغي النظر اليه حسب الجدول رقم (١٢) "صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي ١٩٩٥، ١٩٩٦م" حيث بلغت الصادرات لعام ١٩٩٦م ١٥٩٣٨٠٣,٤٤٠ طن مترى بزيادة عن سنه ١٩٩٥م حيث كانت ١٣٤٣٢٨٣,٨٦٠ طن مترى وكذلك بالنسبة للواردات

بيان الكميات الطنيه للانواع الرئيسيه للبضائع المصدره و المستورده و المتداوله في دوله البحرين للفتره ( ١٩٩٥م - ١٩٩٦م ) ( + )

( الجدول - ١١ )

| التسلسل | نوع البضاعه | بالطن المتري ( ١٩٩٥م ) | بالطن المتري ( ١٩٩٦م ) | الفرق |
|---|---|---|---|---|
| ١ | عامه | ١١١٢٨٤٤٠,٤٩ | ١٠٠٣٨٨٠٤,٩٥ | -١٠٨٩٦٣٥,٥٤ |
| ٢ | خطره | ١٣٠١٢٥٩,٦٧٢ | ١٥٢٨١٤٧,٥٥٩ | ٢٢٦٨٨٧,٨٨٧ |
| ٣ | ذات طبيعه خاصه | ١٥٣٨٩ | ١٥٩١٣,٨٥ | ٥٢٤,٨٥ |
| ٤ | طازجه | ٦٠٧٠٤٣,٣٥٨ | ٥٩٣٦٤٧,٠٩٤ | -١٣٣٩٦,٢٦٤ |
| ٥ | المجموع | ١٣٠٥٢١٣٢,٥٢ | ١٢١٧٦٥١٣,٤٥ | -٨٧٥٦١٩,٠٦٧ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, المجموعه الاحصائيه ١٩٩٦م , ديسمبر ١٩٩٧م.

يبين الجدول التالي

* هبوط الكميات الطنيه من البضائع العامه في سنه ١٩٩٦م مقارنه بسنه ١٩٩٥م
* كذلك هبوط الكميات الطنيه من البضائع الطازجه في سنه ١٩٩٦م مقارنه بسنه ١٩٩٥م
* زياده الكميات الطنيع من البضائع المتداوله ذا الطبعه الخاصه و البضائع الخطره وهذا يعطي انطباع توجه الدوله نحو ايجاد مصادر متنوعه للدوله

فقد تناقص الواردات بصورة ملحوظة حيث وصلت إلى ٢١٢٣٨٣٢,٩٢ طن متري بعد أن كانت في سنه ١٩٩٥م ٨٨١٨٢١٠,١٣٢ طن متري والذي يعني تغير الطلب في سوق التبادل التجاري لتحتل دول أخرى مكانة الدول العربية ، ويرى الباحث بأن هذا الإتجاه لا يخدم العمل على إنشاء السوق العربية المشتركة ، والتي من المؤكد أن الدول العربية سوف تنشط في تكوينها خلال العقد القادم على أكثر تقدير لما تواجهه الأسواق العربية من صراع محتدم من التكتلات الإقتصادية الأخرى نتيجة العولمة والتي تطالب بهذه الأسواق كهدف أساسي لتكوين هذه الكيانات[١٢] .

وبالنظر فى الجدول رقم (١٣) "صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعامي ١٩٩٥،١٩٩٦م)" - دول أمريكا الوسطى الجنوبية، يتضح ما سبق مناقشة أعلاه في المحافظة على علاقات تجارية مع دول هذه المنطقة مع تغير طفيف في زيادة الصادرات وتقليل الواردات بحوالى ٣٠,٠٠٠ طن/متري تقريبا.

بإستعراض كشف"صادرات وواردات دولة البحرين مصنفة حسب الدول لعام (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)" - دول أسيوية غير إشتراكية ، يتبين أن الصادرات كانت في سنه ١٩٩٥م قد بلغت ما مقداره ٢٩٠٦٩٧٩,٤٥٢ طن متري في حين وصلت سنه ١٩٩٦م إلى ٢٦٠٣٤٣٢,٧١٩ طن متري وهو إنخفاض في كمية الصادرات صاحبه زيادة الواردات في نفس السنه ليصل إلى ما مقداره ٤٤٧٨١٣,٨٨٠ بدلا من ٤١٦٠٦٧,٣٤٢ طن متري في سنه ١٩٩٥م. كما أن نفس هذه العملية قد حدثت بالنسبة لدول أوروبا الغربية كما هو مبين في الجدول رقم (١٥) حيث قلت الكميات الطنيه بما يقارب ١٠٠ الف طن متري وكذلك بالنسبة للواردات فقد قلت عن السنه السابقة بما يقارب نفس الكمية وكذلك بالنسبة لدول أمريكا الشمالية و دول أوقيانوسيا والدول الأخرى كما هو مبين في الجدول رقم (١٦) صادرات وواردات دولة البحرين من وإلى هذه الدول حيث كانت الصادرات ١٧٦٣١٣,٣٩٢ طن متري في سنه ١٩٩٥م ولتصبح ١٢٦٥٨٣,٠٨٥ طن متري في سنه ١٩٩٦م أما بالنسبة للواردات فبعد ان كانت ١٣٢٦٠٣,٩٣١ طن مترى أصبحت ١٤٢٦٥٠,٧٣٧ طن متري في سنه ١٩٩٦م.

[١٢] العولمة: كيفية تقسيم الإقتصاد في العالم لتحقيق أحسن ربح وإخراج الخاسر من الأسواق الإقتصادية.

صالح، عبد الوهاب، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، كل النقل الدولي للإدارة واللوجستيات، محاضرات دبلوم النقل البحري، ١٩٩٦م.

صادرات وواردات دوله البحرين مصنفه حسب الدول لعامي ( ١٩٩٥م - ١٩٩٦م ) (+)

( الجدول - ١٢ )
( بالطن المتري )

| ت | الدوله | صادرات ١٩٩٥م | صادرات ١٩٩٦م | واردات ١٩٩٥م | واردات ١٩٩٦م |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | الدول العربيه | ١٣٤٣٢٨٣,٨٦ | ١٥٩٣٨٠٣,٤٤ | ٨٨١٨٢١٠,١٣٢ | ٢١٢٣٨٣٢,٢٩٢ |
| ٢ | دول امريكا الوسطى الجنوبيه | ١٦٨٧٤,١٠٦ | ٢٠٩٤٩ | ٢٨٨٣٥٨٥,٧٠٢ | ٢٨٥١٦٣٢,٧٧ |
| ٣ | دول اسيويه غير اشتراكيه | ٢٩٠٦٩٧٩,٤٥٢ | ٢٦٠٣٥٥٧,٩٩٩ | ٤١٦٠٦٧,٣٤٢ | ٤٤٧٨٦٧,١٧٥ |
| ٤ | دول اوروبا الغربيه | ١٧٤٤٣٤,٩٦٨ | ٧٢٩٦٩,٤١٥ | ٦٤٢٨٤١,٣٧٢ | ٥٠٤٥٢٦,٠٥٨ |
| ٥ | دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا | ١٧٦٣١٣,٣٤٢ | ١٢٦٥٨٢,٠٨٥ | ١٣٦٢٦٠٣,٩٣١ | ١٢٨٤٣٠١,٨٤ |
| ٦ | دول اوروبا الشرقيه | ٢٩٢,٢٧ | ١٢٥٥,٦١٧ | ١٣٤٨٠,٥١ | ٢٣١١٢,٤٦٩ |
| ٧ | الدول الاسيويه الاشتراكيه | ٢٥٩٣٢٩,٢٨١ | ١٧٤٦١٣,٦١٦ | ١٤٧١,١٦١ | ١٣٧٩٢,٢٨٢ |

(+) دوله البحرين، الجهاز المركزي للاحصاء، اداره الاحصاء، احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٥م و لعام ١٩٩٦م، اغسطس ١٩٩٦م و ديسمبر ١٩٩٧م

يبين الجدول التالي

* زياده الكميات الطنيه المتداوله في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى الدول العربيه
* تناقص الكميات الطنيه المتداوله في اتجاه الاستيراد من الدول العربيه الى دوله البحرين
* يعني ذلك اتجاه دوله البحرين الى التعامل مع دول اخرى غير الدول العربيه مما يعني ان ذلك لا يخدم انشاء السوق العربيه المشتركه
* زياده مجموع الصادرات لدول امريكا الوسطى الجنوبيه
* اتجاه الدوله الى تخفيض الواردات مع هذه الدول دول امريكا الوسطى الجنوبيه
* حركه النقل مع هذه الدول هي نقل بحري نتيجه وقوع هذه الدول في امريكا الجنوبيه
* يمكن ادخال نقل بري خلال عمليه النقل في حاله اعاده نقل هذه البضائع بواسطه النقل بالسكه الحديد من المغرب
* هبوط حجم الكميات الطنيه المتداوله في اتجاه التصدير من دوله البحرين للدول الاسيويه الغير اشتراكيه
* زياده الكميات الطنيه المتداوله من الدول الاسيويه الغير اشتراكيه الى دوله البحرين اي في اتجاه الاستيراد
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بن البحرين و للدول الاسيويه الغير اشتراكيه بصوره عامه فهي تتجه الى الهبوط حيث بلغت النسبه ١٠%
* في حاله منح اولويات لتدعيم النقل يتم التعامل بالاولويات على حسب النسب المبينه اعلاه للهبوط و الصعود للكميات الطنيه المتداوله مع الدول الاسيويه الغير اشتراكيه
* هبوط الكميات الطنيه في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى الدول الغربيه
* كذلك هبوط الكميات الطنيه المتداوله في اتجاه الاستيراد من الدول الغربيه الى دوله البحرين
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الغربيه فقد اتجهت الى الهبوط حيث بلغت النسبه ٣٠%
* اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الهبوط في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا
* كذلك اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الهبوط في اتجاه الاستيراد من دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا الى دوله البحرين
* حركه النقل مع دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا هو نقل بحري
* يمكن ان يكون ميناء قابوس ( في سلطنه عمان ) مثلا هو منفذ النقل البري في حاله دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا و دوله البحرين فقد اتجهت الى الهبوط حيث بلغت النسبه ٩%
* اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الصعود في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى دول اوروبا الشرقيه
* كذلك اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الصعود في اتجاه الاستيراد من دول اوروبا الشرقيه الى دوله البحرين
* حركه النقل مع دول اوروبا الشرقيه هو نقل بحري و بري و جوي
* يمكن ان يكون تركيا و سوري و ايران و العراق مثلا هي منافذ النقل البري في حاله دول اوروبا الشرقيه
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول اوروبا الشرقيه فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ١٨٠%
* اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الهبوط في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى الدول الاسيويه الاشتراكيه
* كذلك اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الصعود في اتجاه الاستيراد من الدول الاسيويه الاشتراكيه الى دوله البحرين
* حركه النقل مع الدول الاسيويه الاشتراكيه هو نقل بحري و بري و جوي
* يمكن ان يكون تركيا و سوري و ايران و العراق مثلا هي منافذ النقل البري في حاله الدول الاسيويه الاشتراكيه
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الاسيويه الاشتراكيه فقد اتجهت الى الانخفاض حيث بلغت النسبه ٧٢%
* اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الصعود في اتجاه التصدير من دوله البحرين الى الدول الافريقيه الغير عربيه
* كذلك اتجاه الكميات الطنيه المتداوله الى الهبوط في اتجاه الاستيراد من الدول الافريقيه الغير عربيه الى دوله البحرين
* حركه النقل مع الدول الافريقيه الغير عربيه هو نقل بحري و بري و جوي
* يمكن ان جمهوريه مصر العربيه مثلا هي منفذ النقل البري او الجوي في مثل حاله الدول الافريقيه الغير عربيه
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الافريقيه الغير عربيه فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ١٩٥%

البضائع العابره لدوله البحرين مصنفه حسب الدول لعامي ( ١٩٩٥م - ١٩٩٦م ) (+)

( الجدول - ١٣ )
( بالطن المتري )

| ت | الدوله | ١٩٩٥ الى | ١٩٩٥ من | ١٩٩٦ الى | ١٩٩٦ من |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | الدول العربيه | ٤٧٤٩,٩٧٤ | ١٤٨٨,٨٨٧ | ١٤٩٩٦,١٦٣ | ٧٦٠٦,٩٣ |
| ٢ | دول اوروبا الغربيه | ١٢٧٨,٥٣٤ | ١٦٢٣,٤٩٥ | ٥٨٤,٤٠٩ | ٣٠٣٠,١٥٩ |
| ٣ | دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا | ١١٧٣,٢٣ | ٥٣٥,٦٤٥ | ١٨٨١,٣٧٦ | ٤٠٩,٨٢٧ |
| ٤ | دول اوروبا الشرقيه | ٠ | ٢٢١,٦١ | ٠ | ١٧,٩٣٧ |
| ٥ | الدول الاسيويه الاشتراكيه | ٠ | ٢٢١,٦١ | ١٣٨,٢٥٤ | ٥٤٤,٤٦٩ |
| ٦ | الدول الافريقيه الغير عربيه | ٠,٢٨ | ١٥,٣٦١ | ٠,٠٦ | ٠,٢٣٤ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٥م و لعام ١٩٩٦م, اغسطس ١٩٩٦م و ديسمبر ١٩٩٧م

يبن الجدول التالي
* حركه النقل مع الدول العربيه هو نقل بحري و بري و جوي
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول العربيه فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ٣٦٠%
* في حاله منح اولويات لتدعيم النقل يتم التعامل بالاولويات على حسب النسب المبينه اعلاه للهبوط و الصعود للكميات الطنيه المتداوله
* حركه النقل مع دول اوروبا الغربيه هو نقل بحري و بري و جوي
* يمكن ان تمر هذه الكميات الطنيه عبر تركيا و سوريا و العراق و ايران في حاله دول اوروبا الغربيه
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول اوروبا الغربيه فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ٨٠%
* حركه النقل مع دول اوروبا الشرقيه هو نقل بحري و بري و جوي
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول اوروبا الشرقيه فقد اتجهت الى الهبوط بصوره حاده للغايه

يبن الجدول التالي
* حركه النقل مع الدول الاسيويه الاشتراكيه هو نقل بحري و بري و جوي
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الاسيويه الاشتراكيه فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ٣٠٨%
* حركه النقل مع الدول الافريقيه الغير عربيه هو نقل بحري و بري و جوي
* يمكن ان تمر هذه الكميات الطنيه عبر جمهوريه مصر العربيه في حاله الدول الافريقيه الغير عربيه
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الافريقيه الغير عربيه فقد اتجهت الى الهبوط بصوره حاده
* حركه النقل مع امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا هو نقل بحري و جوي
* يمكن ان تمر هذه الكميات الطنيه عبر المغرب في حاله دول مريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا
* اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول مريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا فقد اتجهت الى الصعود حيث بلغت النسبه ٤٢٧%

اعاده التصدير من دوله البحرين مصنفه حسب الدول لعامي ( ١٩٩٥م - ١٩٩٦م ) (+)

( الجدول- ١٤ )
( بالطن المتري )

| ت | الدوله | اعاده التصدير ١٩٩٥م | اعاده التصدير ١٩٩٦م |
|---|---|---|---|
| ١ | الدول العربيه | ٥٧٧٢٩,٥٧٣ | ٦١٣٢٣,٦٦٩ |
| ٢ | دول اوروبا الغربيه | ١٨٨٣,٤٤٩ | ١٠٥٣,٢١٥ |
| ٣ | دول اوروبا الشرقيه | ١٥٢٣,٠٥ | ٤٢,١١٥ |
| ٤ | دول اسيويه غير اشتراكيه | ٢٦٠٦٥,٨٧٩ | ٤١٢٢,٦٥٢ |
| ٥ | دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا | ١٢٥٢,٨٣ | ١٠٣١,٩٥٧ |
| ٦ | الدول الافريقيه الغير عربيه | ٦٠,٢٧ | ٥٢,٥٤٩ |

(+) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٥م و لعام ١٩٩٦م, اغسطس ١٩٩٦م و ديسمبر ١٩٩٧م

يبين الجدول التالي

- زياده الكميات الطنيه في اتجاه اعاده التصدير من دوله البحرين الى الدول العربيه
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول العربيه فقد اتجهت الى الزياده حيث بلغت النسبه ١٠٦%
- في حاله منح اولويات لتدعيم النقل يتم التعامل بالاولويات على حسب النسب المبينه اعلاه للهبوط و الصعود للكميات الطنيه المتداوله
- النقل في حاله الدول العربيه هو نقل بري و جوي و بحري
- هبوط الكميات الطنيه في اتجاه اعاده التصدير من دوله البحرين الى دول اوروبا الغربيه
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول اوروبا الغربيه فقد اتجهت الى الهبوط حيث بلغت النسبه ٥٥%
- النقل في دول اوروبا الغربيه هو نقل بري و جوي و بحري
- هبوط الكميات الطنيه في اتجاه اعاده التصدير من دوله البحرين الى دول اوروبا الشرقيه
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و دول اوروبا الشرقيه فقد اتجهت الى الهبوط بصوره حاده
- النقل فيحاله دول اوروبا الشرقيه هو نقل بري و جوي و بحري ويمكن ان يكون عن طريق تركيا و سوريا والعراق و ايران ( بريا )
- هبوط الكميات الطنيه المتداوله في اعاده التصدير من و الى الدول الاسيويه الغير اشتراكيه الى دوله البحرين
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الاسيويه الغير اشتراكيه فقد اتجهت الى الهبوط بدرجه حاده
- اذا كان في حاله الدول الاسيويه الغير اشتراكيه فالنقل بالبري يتم عن طريق ايران و العراق و سوريا و تركيا
- هبوط الكميات الطنيه المتداوله في اعاده التصدير من و الى دول امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا و دوله البحرين
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا فقد اتجهت الى الهبوط حيث بلغت نسبه ١٨%
- اذا كان النقل بري فيتم ذلك عن طريق المغرب في حاله امريكا الشماليه و دول اوقيانوسيا
- اما بالنسبه للكميات الطنيه المتداوله بصوره عامه بين دوله البحرين و الدول الافريقيه الغير عربيه فقد اتجهت الى الهبوط حيث بلغت نسبه ١٣%
- اذا كان النقل بري فيتم ذلك عن طريق جمهوريه مصر العربيه في حاله الدول الافريقيه الغير عربيه

أما بالنسبة لدول أوروبا الشرقية فقد زادت الصادرات منها إلى دولة البحرين حيث كانت لا تتعدى ٢٩٢,٢٧ طن متري سنه ١٩٩٥م لتكون ١٢٥٥,٦١٧ طن متري سنه ١٩٩٦م بزيادة تقارب ١٠٠٠ طن مترى ، في حين كانت الواردات ١٣٤٨٠,٥١ طن متري سنه ١٩٩٥م لتصبح ٢٣١١٢,٤٦٩ طن متري بزيادة تقارب ١٠ الاف طن متري في سنه ١٩٩٦م ، وكذلك بالنسبة للدول الأسيوية الإشتراكية حيث قلت الصادرات بما يقارب ٨٠٠٠٠ طن في حين زادت الواردات ٩٠٠٠ طن متري وهذا قد يوضح إتجاه التبادل التجاري إلى الدول الشرقية والأسيوية الإشتراكية لما تتمتع به هذه الدول من قلة تكلفة الإنتاج للمواد المختلفة.

بالنسبة للدول الأفريقية فقد زادت الصادرات بما يقارب ١٥٠٠٠ طن متري حيث أصبحت ١٧٧٥٤,١٢٢ طن مترى سنه ١٩٩٦م بعد أن كانت ٢٣٣٣,٦٩٥ طن مترى سنه ١٩٩٥م ، كما قلت الواردات بما يقارب ١٢٠٠ طن متري ، حيث كانت سنه ١٩٩٥م ١٢٤٤٦,٦٧١ طن متري لتصبح ١١٢٧٤,٦٣٧ طن متري سنه ١٩٩٦م ، كما يبينه الجدول.

٣-٥- البضائع العابرة:-

بالنسبة للبضائع العابرة لدولة البحرين فقد حدث تحسن ملحوظ في عمليات تداول هذا النوع من البضائع بالنسبة لدول المنطقة العربية حيث كانت البضائع المتجه إلى هذه الدول قد وصلت إلى ١٤٩٩٦,١٦٣ طن متري في سنه ١٩٩٦م بعد أن كانت فقط طن متري٤٧٤٩,٩٧٤١ أي بزيادة تقارب الـ ١٠,٠٠٠ طن متري وبالنسبة للبظائع الوارده من هذه الدول فقد أصبحت ٧٦٠٦,٩٣ طن متري سنه ١٩٩٦م بعد أن كانت ١٤٨٨,٨٨٧ طن متري سنه ١٩٩٥م أي بزيادة حوالى ٦٠٠٠ طن مترى .

وكذلك بالنسبة للدول الأسيوية الإشتراكية حيث بلغ مجموع السلع أو البضائع العابرة إلى هذه الدول ١٣٤٢,١٩٨ طن متري سنه ١٩٩٦م بدلاً من ١٢٦٩,٢٢٤ طن متري سنه ١٩٩٥م ، وكذلك البضائع العابرة من هذه الدول التي وصلت إلى ٧٤٣٥,٧٥٤ طن متري سنه ١٩٩٦م بدلاً من ٤٥٩٥,٠٣ طن متري سنه ١٩٩٥م. وهذا تطور ملحوظ مقارنة بالكميات المتداولة حيث بلغت الزيادة لهذه العمليات ٢٠٠ طن متري للبضائع المتجه إلى الدول و ١٠٠ طن متري بالنسبة للبضائع العابرة منها بالرغم من بساطة هذه الأرقام. كذلك زادت السلع العابرة إلى دول أمريكا الشمالية ودول أوقيانوسيا وأمريكا الوسطى .

أما في دول أوروبا الشرقية فقد بدء نشوء مثل هذه العمليات في سنه ١٩٩٦م بعـــد أن لم يكن لها أي وجود مقارنة بالنسبة السابقة كما هو واضح من الجدول رقـــم (١٣) والخـــاص بالبضائع العابرة للبحرين مصنفة حسب الدول لعامى (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)

أما بالنسبة للدول الواقعة في أوربا الغربية فقد تناقصت البضائع العابرة إلى النصـــف مقارنة بسنه ١٩٩٥م وفي نفس الوقت زادت البضائع المتداولة والعابرة منها إلى مـــا يقـــارب الضعف وكانت نسبة الزيادة ما يقارب الـــ ١٠٠٠ طن متري .

وبالنسبة للدول الأفريقية الغير عربية فقد هبطت عمليات تداول مثل هذه البضائع إلـــى أدناه حسب ما هو واضح مبين في الجدول رقم (١٣)

وبالنسبة للدول الآسيوية فقد بدأ في عمليات تداول مثل هذه البضائع فقد أصبحت ســـنه ١٩٩٦م ١٣٨,٢٥٤ طن متري بعد أن كانت هناك لا توجد أي عمليات مماثلـــة وزادت إلـــى الضعف عمليات تداول هذه البضائع لتصل إلى ٥٤٤,٤٦٩ طن متري ســـنه ١٩٩٦م بعـــد أن كانت ٢٢١,٦١ خلال سنه ١٩٩٥م .

## ٣-٦: إعادة التصدير من دولة البحرين :-

بالنسبة للدول العربية فيبين "الجدول رقم (١٤) إعادة التصدير مـــن دولـــة البحريـــن مصنفة حسب الدول المصدر إليها لعامي (١٩٩٥م - ١٩٩٦م) زيادة في هـــذا النـــوع مـــن عمليات التداول بنسبة ضئيلة ، اما لدول أوروبا الغربية فقد هبط مـــن ١٨٨٣,٤٤٩ طـــن متري ليصل إلى ١٠٥٤,٢١٥ طن متري سنه ١٩٩٦م ، وكذلك بالنسبة لدول أوروبا الشرقية فقد وصل إلى أدناه حيث بلغ سنه ١٩٩٦م ٤٢,١١٥ طن متري بعد أن كان ١٥٢٣,٠٥ طـــن متري سنه ١٩٩٥م . وكذلك بالنسبة للدول الآسيوية الإشتراكية حيث هبطت هذه العمليات إلـــى الربع سنه ١٩٩٥م. وهبطت هذه

العمليات إلى الثمن تقريباً سنه ١٩٩٦م مقارنة بسنه ١٩٩٥م بالنسبة للدول الأسيوية الغير إشتراكية وبالنسبة لدول أمريكا الشمالية ودول أوقيانوسيا وأمريكا الوسطى الجنوبية فقد حدث هبوط فى كمية البضائع حيث كانت ١٢٥٢,٨ طن متري سنه ١٩٩٥م لتصبح ١٠٣١,٩٥٧ طن متري سنه ١٩٩٦م. وبالنسبة للدول الأفريقية فقد حدث كذلك هبوط طفيف حيث كانت سنه ١٩٩٦م ٥٢,٥٤٩ طن متري بدلاً من ٦٠,٠٢٧ طن متري سنه ١٩٩٥م كما يوضحه الجدول(١٤).

**<u>٣-٧ : الطاقه الاستيعابيه لاسطول النقل البحريني و مكوناته :-</u>**

يبين الجدول رقم (١٥) "كميات البضائع المنقوله التي تم تداولها في دولة البحرين للفترة (١٩٩٥م - ١٩٩٦م)" بوسائل النقل المستخدمة في الدولة حيث أنه يتم إستخدام النقل البحري ، والجوي ، والبري كمل يبين كميات البضائع التي تم نقلها بهذه الوسائل ، ويبين كذلك مقدار التغير في الكميات المنقولة ويمكن إيضاح التطور في إستخدام وسائل النقل المختلفة كالتالى:-

**<u>أ. النقل البحري :-</u>**

يحتل النقل البحري دائما مكان الصداره لجميع الدول التي يقع جزء منها على البحر حيث أن النقل البحرى "هو سيد أنواع النقل إذا ما قيس بالكمية المنقولة دفعه واحدة"[١٣]

ودولة البحرين عبر الخمسة القرون الماضية ما زالت تولي النقل البحري إهتماما بالغا لطبيعتها الجغرافية ومميزات هذا النوع من النقل ، فخلال سنه ١٩٩٥م تم نقل البضائع بإستخدام النقل البحري بحيث كانت الواردات قد بلغت ٧٣٥٦٥٩٩,٥٨١ طن متري والصادرات ٤٦٢٢٣٩٤,٤٦٣ طن متري إما إعادة التصدير فقد بلغت ٤٤٤٤٢,٩٧٤ طن متري ، في حين أن البضائع العابرة قد بلغت ما مجموعة ١٢٧٣١,٨٤٧ طن متري، وبلغ المجموع الكلي للنقل البحري في دولة البحرين ١٢٠٣٦١٦٨,٨٤٧ طن متري ، أما فى السنه التى تليها فقد بلغت مجمل عمليات النقل البحري ١٠٨١٩٢٧١,٢٠٦ طن مترى ويتبين هنا هبوط يزيد على ٢ مليون طن متري مقارنة بسنه ١٩٩٥م.

---

[١٣] نفس المرجع السابق ( ٨ ).

بيان كميات البضائع المنقوله التي تم تداولها في دوله البحرين للفتره ( ١٩٩٥م - ١٩٩٦م )
( الجدول - ١٥ )

| التسلسل | وسيله النقل | اتجاه حركه النقل ( واردات ١٩٩٥م ) | اتجاه حركه النقل ( واردات ١٩٩٦م ) | اتجاه حركه النقل ( صادرات١٩٩٥م) | اتجاه حركه النقل ( صادرات ١٩٩٦م ) | اتجاه حركه النقل ( اعاده تصدير١٩٩٥م ) | اتجاه حركه النقل ( اعاده تصدير١٩٩٦م ) | اتجاه حركه النقل ( عابره١٩٩٥م ) | | اتجاه حركه النقل ( عابره١٩٩٦م ) | | المجموع ١٩٩٥ | المجموع ١٩٩٦ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | متجه الي | قادمه من | متجه الي | قادمه من | | |
| ١ | بواسطه النقل البحري | ٧٣٥٦٥٩٩,٥٨١ | ٦٤٢٥٨٦٤,٠٣٥ | ٤٦٢٢٣٩٤,٤٦٣ | ٤٣٣٦٠٣٤,٠٨٥ | ٤٤٤٤٢,٩٧٤ | ٣٥٦٢٣,٠١ | ٥٢٦٨,٨٩١ | ٧٤٦٢,٩٥٦ | ٧٠١٤,٠٩٣ | ١٤٧٣٥,٩٨٣ | ١٢٠٣٦١٦٨,٨٧ | ٠٨١٩٢٧١,٢١ |
| ٢ | بواسطه النقل الجوي | ١٨٤٨,٤٦٧ | ٢٤١٥١,٥٦٤ | ١٧٤١,٢٨١ | ٢٢١٦,٦٢٣ | ٢٥٢٣,٤٢٨ | ٣٦٧٤,٤٦٢ | ٤٩٧,٩٩٩ | ٣٦٦,٤٩٨ | ٥٤١,٥٧٢ | ٧١٨,١٨٧ | ٦٩٧٧,٦٧٣ | ٣١٣٠٢,٤٠٨ |
| ٣ | بواسطه النقل البري | ١٤٠٢١٤,٦٣١ | ٨٠٧٦٦٥,٣٩١ | ٢٥٥٧٠٨,٣٣ | ٢٧٣٢٨١,٨٣٦ | ٤١٧٣٨,١٠٧ | ٢٨٣٣٩,٠١٧ | ٢٧٣٣,٧٥٢ | ٦٧,١١٨ | ١١٣٨٦,٧٩٥ | ٣٤٨٨,٢٩ | ٤٤٠٤٦٦,٩٣٨ | ١٢٤٤٩٦,٣٢٩ |
| ٤ | المجموع | ٧٤٩٨٦٦٢,٦٧٩ | ٧٢٥٧٦٨٠,٩٩ | ٤٨٧٩٨٤٤,٠٧٤ | ٤٦١١٥٣٢,٥٤٤ | ٨٨٧٠٤,٥٠٩ | ٦٧٦٣٦,٤٨٩ | ٨٥٠٠,٦٤٢ | ٧٨٩٦,٥٧٢ | ١٨٩٤٢,٤٦ | ١٨٩٤٢,٤٦ | ١٢٤٨٣٦٠٨,٤٨ | ١٩٧٥٠٦٤,٩٤ |

(*) دوله البحرين, الجهاز المركزي للاحصاء, اداره الاحصاء, احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٥م و احصاءات التجاره الخارجيه لعام ١٩٩٦م, اغسطس ١٩٩٦م و ديسمبر ١٩٩٧م

ب- النقل الجوي:-

هذا النوع من النقل يشكل الإختيار الثاني والأخير لأي ناقل يهتم بتحقيق المنفعة الزمانية في دولة البحرين بصفة خاصة لطبيعتها ، وذلك حتى إنشاء الجسر بين البحرين والسعودية ، ويتضح أنه تبعاً لإتجاه حركة النقل كما هي موضحة فى الجدول رقم ( ١٥ ) أن النقل الجوي قام بنقل ٦٩٧٧,٦٧٣ طن مترى في سنه ١٩٩٥م ، أما فى سنه ١٩٩٦م فقد تضاعفت كمية المنقول لتصل الى ما يقارب ٥ أضعاف السنه السابقة ولتحقق ٣١٣٠٢,٤٠٨ طن/ مترى.

ج- النقل البري:-

إعتباراً من بداية الثمانينيات وبعد ربط جزيرة البحرين الأم بالمملكة العربية السعودية بواسطه جسر الملك فهد ، بدء النظر إلى هذا الشريان الحيوى وتسخيره لعمليات النقل البرى (وإن إعتمد على تفرد الوسيلة) وقد تزايد إستخدام هذا النقل بصورة سريعة نظراً لتفوقه على النقل الجوي[١٤] على أن لا تزيد مسافة النقل عن ٢٠٠ كم.[١٥]

ونجد أن النقل البري قد حقق ٤٤٠٣٦١,٩٣٨ طن مترى في سنه ١٩٩٥م ، أما في سنه ١٩٩٦م فقد حقق ١١٢٤٤٩١,٣٢٩ طن مترى أي ما يزيد على ٢٥٥% عن السنه السابقة وهو تزايد سريع في إستخدام هذه الوسيلة وينبئ عن توجه البحرين نحو زيادة إستخدام هذه الوسيلة.

٣-٨: اثر المحددات الداخليه على تشغيل الموانئ :

أ- العمالة:-

توفر دولة البحرين في موانئها نوعين من العمالة وهي العمالة الوطنية والعمالة الاجنبيه غير أن جميع موانئها يقوم بعمليات الشحن والتفريغ فيها عمال بحرينيين على مستوى عال جدا من التدريب وذلك لإلمام المسئولين في هذه المنافذ عن أهمية العمالة الوطنية في هذه

(١٤) عند إستخدام النقل البحرى فإنه يحقق زيادة فى قيمة السلعة تعادل ٢٠-٢٥%، أما فى حالة إستخدام النقل البرى فإنه يزيد فى قيمة السلعة ما بين ٥٥-٦٠% من قيمتها. نفس المصدر السابق( ١١ ).

(١٥) عثمنوى، سعد الدين، تنظيم وإدارة النقل - الأسس والمشكلات والحلول، القاهرة، مكتبة عين شمس، ١٩٨٥م.

العمليات ، وتستخدم العمالة الأجنبية في عمليات نقل البضائع العامة من المخازن إلى خارج الميناء ، مما يعني عدم تدخل هذه النوعية من العمالة في الخدمات التي تؤثر تأثيرا مباشرا في التكلفة[١٦] وهى أي زيادة في زمن الشحن أو التفريغ ، كما أن هذه العمليات تتطلب الولاء الكامل للدولة نتيجة الخسارات المتراكمة التي تنتج عن عدم الإهتمام الكامل بهاتين العمليتين واللتين تؤثران تأثيرا مباشرا في الدخل القومي والذى يؤثر بدوره في الإقتصاد القومي للدولة[١٧] .

كما يتم تدريب العاملين بالميناء دوريا بحيث يستطيع جميع العاملين في المستوى الوظيفي الواحد التناوب على الوظائف المختلفة بحيث يحدث المام كامل بعمل الأفراد في المكان الواحد أو المرتبط به ، كما يتم إبتعاث العاملين في دورات داخل الميناء أو دورات في معاهد داخلية أو خارجية ، وذلك للوصول إلى أعلى المستويات المطلوبة . كما يتم التركيز على بث روح الفريق المتكامل في المجموعات المتنوعة من العاملين. ويطبق في الميناء ٣ ورديات كل ورديه لمدة ٨ ساعات تنفذ على فترات ثابتة خلال الشهر الواحد كما أن الأمن في الموانئ مسئولية العمالة البحرينية.

ب- الإرشاد البحري:-

تعتبر عملية الإرشاد في حد ذاتها عملية موجودة في جميع موانىء العالم ولا يقتصر أو يستثنى أي ميناء من ذلك حتي الموانئ المثالية .

إن الهدف من الإرشاد في المرحلة الأولى والأساس هي "وصول المعروض إلى المطلوب"[١٨] ، كما أن أي حادث أو خطأ في الممر المائي- وهو هنا مدخل الميناء -يؤثر بالسلب على جميع دوائر النقل الداخلي حيث أن السفينة في هذه الحالة بمجرد دخولها تعتبر داخل حلقات النقل الداخلي حيث ان الممر المائى هو إمتداد للأرض حسب القانون البحري[١٩] .

---

[١٦] عند الحديث عن التكلفة فإن الزمن يدخل فيها ويؤثر تأثيرا مباشرا ويمكن تحليل الزمن إلى (زمن الشحن، زمن الرحلة، زمن الراحة، زمن الإنتظار، زمن التفريغ).

نفس المرجع السابق ( ٨ ).

[١٧] نفس المصدر السابق( ٨ ).

[١٨] نفس المصدر السابق( ٨ ).

[١٩] نفس المصدر السابق( ٨ ).

ويمكن توضيح هذا الأمر بصورة أعمق – هب أن حادثاً وقع في الممر المائي ، ففي هذه الحالة سوف يتم تحميل التكاليف على الدولة (إذا كان الميناء حكومي) أو الميناء (إذا كان الميناء غير حكومي) ، وفي الحالة الأولى سوف يؤثر ذلك تأثيراً مباشراً على الإقتصاد القومي للدولة أما في الحالة الثانية فإنه سوف يؤثر مباشرة على الدخل القومي والذى بدوره يؤثر في الإقتصاد القومي – لذا فإن دولة البحرين تقوم بإعداد كوادر بحرية خالصة من هذا النوع بالذات ذوى حس وطني عالي ملمين بهدف وظيفتهم ويساعدهم في هذا الواجب نظام صارم للسيطرة على السفن في الميناء وحركتها وهو نظام (V.T.S).

ج- الملاحة :-

منذ تأسس ميناء سلمان سنه ١٩٣٠م وحتى الآن كان إختيار طرق الإقتراب لهذا الميناء ليس بالمهمه السهلة وخصوصاً أن طبيعة قاع البحر في المياه الإقليمية للبحرين هو في معظمها مياه ذات أعماق ضحلة ، كما تحتل الشعب المرجانية مناطق عده حول الجزيرة الأم وباقي الجزر ، وخلال العقود التي مضت تم تحسين هذه الطرق المؤدية إلى الميناء أو ما يسمى بالممرات المائية ومحاوله التقليل من أطوالها أو تعميقها من أجل تحقيق أكبر كمية تمر فيه من البضائع المنقوله بأقصر وقت ممكن ، وتتمتع هذه الممرات المائية حالياً بنظام إرشاد عالمي حيث تحتوى على عوامات متنوعة بجميع أنواع الإيضاحات المطلوبة للإبحار الآمن- مثل العوامات الإرشادية أو العوامات التحذيرية أو العوامات التوجيهية – كما يتوفر في الميناء جميع المساعدات الملاحية التي يمكن تزويد السفن بها حال طلبها أو إذا وجد حاجة لذلك وهي تتفاوت بين الخرائط البحرية والأجهزة الملاحية (عن طريق وكلاء ملاحيون) و جداول السرعات الآمنة في مختلف مراحل الدخول أو الخروج من الميناء ، كما تتوافر مراجع قواعد إستخدام الإتصال ووسائله والمعلومات الكاملة عن الموانئ ، كل ذلك لتحقيق نجاح النقل الداخلي حيث أن توفير هذه المعلومات يؤثر تأثيراً مباشراً على دائرة النقل الداخلي وكذلك لزيادة عوائد الميناء ومعنى عدم توفير هذه المعلومات هو عدم دخول السفن إلى الميناء ، وعدم دخولها يؤثر ليس فقط على الإقتصاد القومي ولكن على طبقات مختلفة من الشعب حسب أهمية البضائع المنقولة على ظهر السفينة[٢٠] ( ادويه مثلا ).

---

(٢٠) نفس المرجع السابق( ٨ ).

كما أن السرعات المختلفة[٢١] يتم تحديدها للسفن المختلفة حسب مواصفاتها الفنية وحالة التحميل الآنية وعلى إختلاف مراحل دخولها في الممرات المائية ، كما تتوفر في الميناء الإتصالات السلكية واللاسلكية والإشارات الضوئية سواء على البر أو السيطرة عن طريقها إضافة إلى ما سبق ذكره من نظام السيطرة على حركة السفن.

د- المخازن :-

نظرا لما تشكلة عمليات التخزين من سهولة أو صعوبة في تدفقات البضائع من وإلى الميناء، فتقوم سلطات الموانئ في البحرين بالعمل على خفض مدة بقاء البضائع داخل المخازن مع أن الطاقة الإستيعابية للتخزين قد بلغت ١١٥٠٠٠ متر$^3$ فقط في ميناء سلمان ناهيك عن باقي المراسي والمنشآت البحرية التي تقدم الخدمات المشابهة لباقي أنواع السفن الخاصة التي في المراسي خارج خدمات الميناء ، وذلك لعدم حدوث تكدس داخل الميناء الذي سوف يؤدى إلى غرامات على الميناء بالنسبة للسفن التي تنتظر دورها في الدخول أو إضطراب عمليات خروج البضائع أو عدم وجود تدفق منتظم للبضائع الخارجة من الميناء على الوجه المطلوب وبصورة أخرى فإن عدم خروج البضائع سوف يؤدي إلى تكدسها ومن ثم تأخير السفن عن الدخول للتفريغ وتأثير السفن المتأخرة على السفن التي ستتبعها في الدخول وكل ذلك يعنى أزمنة إضافية[٢٢] كما تقوم سلطات الميناء بالتنسيق المتواصل بين الجهات الأخرى أو زبائن الميناء[٢٣] بما يعود على تناغم الخدمات في الميناء بالنسبة للتخزين والإفراج أو الدخول ، كما يتم توفير نوعين من التخزين في موانئ البحرين (ميناء سلمان، وموانئ السفن التقليدية) مثل التخزين قصير الأجل والتخزين طويل الأجل. كما يوجد في ميناء سلمان منطقة تخزين تستوعب ١٥٠٠٠٠ حاوية TEU / سنه كما تتبع سلطات الميناء أنواع مختلفة من الإفراج منها الطريق غير مباشر والطريق شبه المباشر والطريق المباشر[٢٤] .

## ٣-٩: الأسطول الوطنى :-

ويتكون الأسطول الوطنى لدولة البحرين حسب الجدول رقم (١٦) "الأسطول البحرى لدولة البحرين "من عدد ١٥ سفينة ، منها عدد ١ ناقلة منتجات نفط ، وعدد ٤ ناقلة نفط ، و سفينة واحدة فقط صب وسفينة "رورو" وعدد ٦ سفن تموين وعدد قاطرتين ، وتتصف جميع هذه السفن بقدمها حيث أن أحدثها يبلغ عمره حاليا ١٣ سنه ويعود زمنها إلى سنه ١٩٧١ مما

[٢١] السرعات هى السرعة القصوى-السرعة الإقتصادية-السرعة المثلى-سرعة الإبحار الإقتصادية. نفس المرجع السابق( ٨ )

[٢٢] نفس المرجع السابق( ٨ ).

[٢٣] مقاولى الشحن والتفريغ، سلطات الجمارك وأصحاب البضائع وبين الناقلين المحليين.

توفيق، محمد، إدارة الموانىء، الأكاديمية العربية للنقل البحرى، بدون.

[٢٤] نفس المصدر السابق( ٢٣ ).

يدل على عدم النظر في إحتياجات النقل من قبل المستثمرين البحرينيين في مجال النقل البحري. وتوضح الكميات التي يتم النقل فيها "بحريا" عدم مشاركة دولة البحرين – أسطولها – فيها وهذا يرجع إلى الإحتياجات الإستثمارية لتوفير السفن المطلوبة لنقل هذه البضائع والإعتماد على سوق المشارطات أو الخطوط البحرية المنتظمة للقيام بذلك.

## الاسطول البحري لدوله البحرين ( + )

## ( جدول - ١٦ )

| الاسم | النوع | DWT | GRT | سنه البناء |
|---|---|---|---|---|
| نيو ارك | ناقله منتجات نفطيه | ١٩٨١٣ | ٤٨٠ | ١٩٨٥ |
| ديلمون شيروتر | ناقله نفط | ١٦٢٦٦ | ٤٨٠ | ١٩٨٥ |
| يوكوXIX | صب | ١٣١٤٣ | ٤٨٠ | ١٩٨٥ |
| ديلمون فولمار | ناقله نفط | ٩١٤٩ | ٤٨٠ | ١٩٨٥ |
| نيوبردج | ناقله نفط | ٥٢٣٣ | ٤٨٠ | ١٩٨٥ |
| ترانس جلف | ناقله نفط | ٢٩٣٦ | ٦٥٧ | ١٩٧٧ |
| القصيبي ٢٦ | سفنه دحرجه | ١٧٢٧ | ٤٩٧٢ | ١٩٨٠ |
| القصيبي ٢٥ | سفينه اسناد | ٣١٢ | ٩٠٨٨ | ١٩٨٣ |
| القصيبي ٢١ | سفينه اسناد | ٣٠٣ | ٩٩١٩ | ١٩٧١ |
| القصيبي٢٢ | سفينه اسناد | ٢٧٦ | ١٣١٨٧ | ١٩٦٧ |
| القصيبي٢٣ | سفينه اسناد | ٢٧٢ | ١٥٣٨ | ١٩٧٠ |
| سلفقيتا | قلطره | ٢٧٠ | ١٢٠٤ | ١٩٧٤ |
| القصيبي٢٤ | سفينه اسناد | ١٩١ | ٢٠٠ | ١٩٧٤ |
| دراجون | سفينه امداد | ٠ | ٣٦٠ | ١٩٨٣ |
| يوكوXIV | قاطره | ٠ | ٧٩٨٤ | ١٩٧١ |
| المجموع | - | ٦٩٨٩١ | - | - |

( + ) fairplay. ملاك السفن و العمليات, ١٩٩٣م - ١٩٩٤م

# الفصل الرابع

## الوزن النسبي لقطاع النقل البري في دوله البحرين

# الفصل الرابع

## ٤-الوزن النسبي لقطاع النقل البري في دوله البحرين

### ٤-١: شبكة الطرق في دولة البحرين :-

أ- تعتبر شبكة الطرق في دولة البحرين - الأسفلتية - هي شبكة النقل الوحيدة حيث لا توجد هناك أي بدائل (وسائط نقل أخرى مثل السكك الحديد - أو النقل النهري) ، كما أنه يتم عليها جميع حركات النقل الداخلي لعمليات توزيع إحتياجات الدولة من البضائع المستهلكة داخلياً أو نقلها من داخل الدولة إلي خارجها متجه إلى باقي دول الخليج العربي، أو متخذة طريقها إلى محطاتها النهائية من خلال هذه الدول.

ويمكن ملاحظة شبكة الطرق في كونها تتركز في المناطق الشمالية من الجزيرة الأم. وخصوصاً الشمال الشرقي منها - الجزيرة الأم البحرين - حيث تقع العاصمة وكذلك في جزيرة المحرق والتي تعتبر ثاني أكبر جزيرة مأهولة بالسكان بعد جزيرة البحرين ، ثم تتضائل تفرعات هذه الشبكة حتى تصل إلى منتصف الجزيرة حيث تقع المدن الجديدة مثل مدينة عيسى ومدينه الرفاع بشقيه الغربي والشرقي وإلى مدينة حمد (أحدث مدينة حالياً تحت الإنشاء). وتعتبر جميع الطرق بين هذه المدن طرق نقل رئيسية بالمقام الأول.

أما الشبكة الرئيسية فهي تشتمل على ٧٤٠ كيلو متر من الطرق وقد تم تحقيق ٦٢% منها بعد سنه ١٩٨٢م.[1]

ولكن هذه التطورات لم تمنع الزيادة الملحوظة في إعداد سيارات النقل بأنواعها والتي تستخدم هذه الشبكة، كما أن الطرق تبلغ كامل طاقتها الإستيعابية في أماكن عده في ساعات

---

(1) دولة البحرين، وزارة الأشغال الزراعية، إدارة الطرق، الدراسة المشتركة لخطة طرق البحرين ١٩٩٥م- ٢٠٠٥م، ١٩٩٦م.

**(١) طرق حرة:**

تشكل ٣/٢ من جسم الشوارع الرئيسية والواقعة خارج المدن والمتصلة بالميناء (الطريق الواصل بين جسر الملك فهد وميناء سلمان والطريق والواصل بين المنامة ومدينة حمد وهما في مجموعـــهما لا يشـــكلان أكثر من ٣٠ كيلومتر تقريباً.

**(٢) الطرق الرئيسية:**

وهى طرق شريانية مقسمة لخدمة المرور الطولي ذات التحكم الكـــامل والطرق المذكورة هي كالتالى: -

طريق الحوض الجاف.
طريق جسر الشيخ حمد.
طريق حوار.
طريق ٥٠ غربي.
طريق ٥٠ شرقي.
طريق الإستقلال.
طريق الملك فيصل.
طريق الفاتح.
طريق الرفاع.
طريق الشيخ عيسى بن سلمان.
طريق زيد بن عمير.
طريق الشيخ خليفة بن سلمان.
طريق سترة.
طريق مجلس التعاون.
طريق الجنابية.
طريق المعسكر.
طريق عالي.
طريق ٦٠ – سترة.

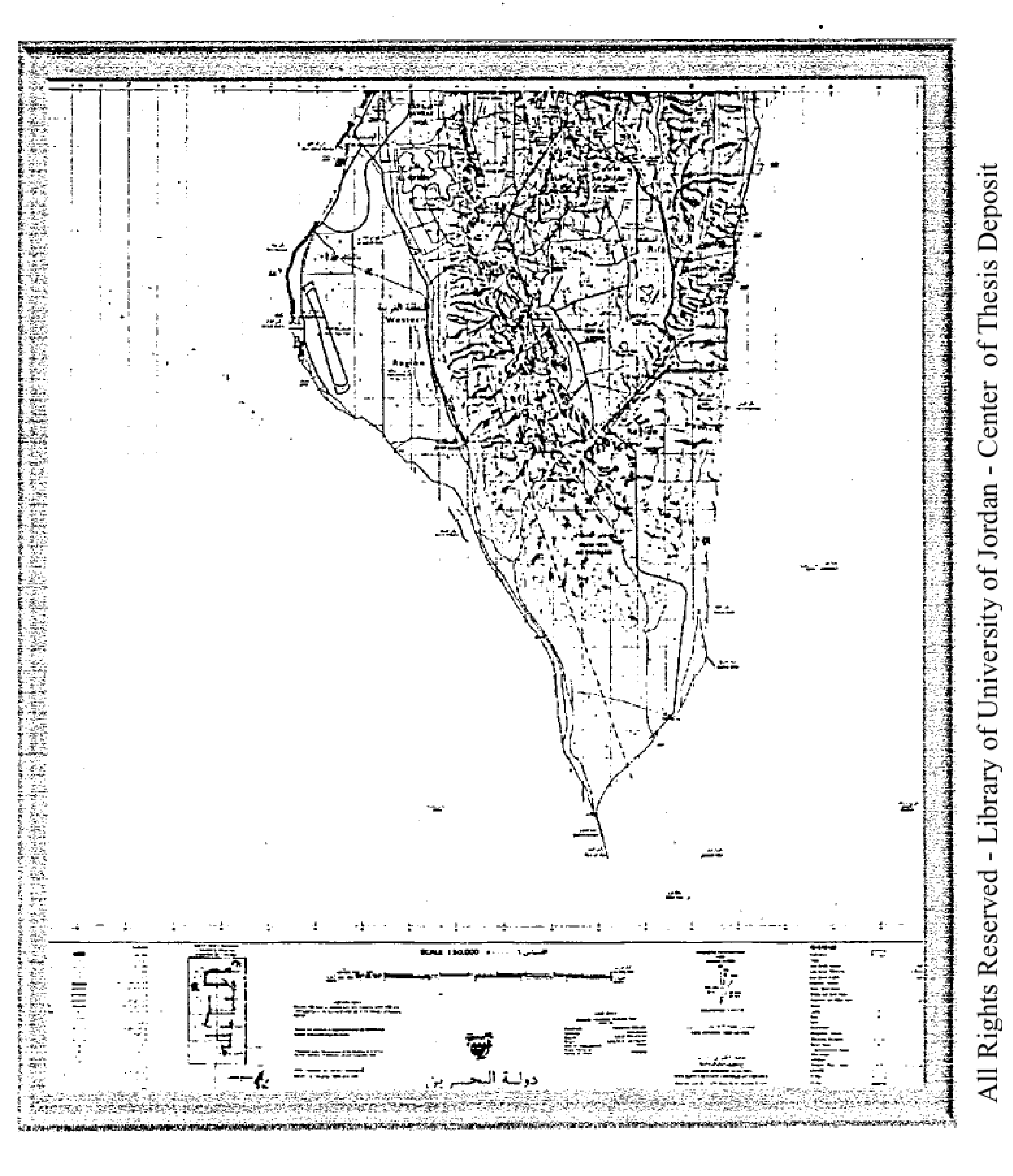
**(٣) الطرق المحلية:**

وهى باقي الطرق التي تربط بين المدينـــــة نفســـها والقـــرى المحيطة بها وهي طرق مرصوفة.

دولـة البحـريـن
THE STATE OF BAHRAIN



**الخريطه رقم ( ٤ ) تبين شبكه الطرق في الجزء الشمالي من جزيره البحرين**




الخريطه رقم (٥) تبين شبكه الطرق في الجزء الجنوبي من جزيره البحرين

**٤-٢: كمية المرور :-**

يبين الجدول رقم (١٨) "حركة المرور على شبكة الطرق في دولة البحرين مقارنة بسنة ١٩٩٥م" متوسط المرور اليومي وعدد الرحلات اليومية التي تتم على شبكة الطرق في دولة البحرين حيث يبلغ متوسط عدد الرحلات على الشبكة يوميا ٨٦٩٩٠٠ رحلة، أما في أوقات الذروة الصباحية (٠٦٣٠ - ٠٧٣٠) فتبلغ عدد الرحلات ٧٤١٠٠ ، كما تبلغ عدد العربات ٥٤٣٥٥٠٠ عربة بسرعة متوسطة ٤٥ كيلومتر/ساعة، كما يبين الجدول توقعات الحركة على نفس الشبكة حتى سنه ٢٠١١م، مما يعني أن الدولة يجب أن تعمل على تحسين الشبكة لزيادة السرعة المتوسطة لكي لا تقل عن النسب المعمول بها دوليا لعمليات النقل.

**٤-٣: هيكل اسطول النقل الداخلي :-**

يمكن توزيع عربات النقل والسيارات المختلفة إلى ٧ أنواع مختلفة في دولة البحرين وهي :-

أ - نقل عام للركاب (باصات).

ب- نقل عام مشترك.

ج - نقل عام (ناقلة كبيرة / صغيرة).

د - نقل للمقاولات.

هـ- نقل خاص للركاب (باصات).

و - نقل مشترك خاص.

ز - نقل خاص (شاحنات كبيرة / صغيرة).

يبين الجدول رقم (١٩) "عربات النقل المسجلة والمستخدمة على الشوارع للفترة (١٩٨٧م - ١٩٩٦م)" هذا التوزيع والتطور فيه. ومجال الدراسة هنا يحتم أن يقتصر إختيار الأنواع كالنقل العام المشترك والنقل العام والمقاولات والنقل المشترك (شاحنات كبيرة/صغيرة) والنقل المشترك الخاص حيث تساهم جميع هذه الأنواع في نقل البضائع المتداولة في دولة البحرين. ويمكن إجمال القول بأن الزيادة في عدد عربات النقل لا يواكب نسبة الفاقد مقارنة بسنة ١٩٨٧م. وذلك من خلال مقارنة السنوات وأعداد الأنواع المذكورة أعلاه، حيث أنه كانت أعداد عربات النقل في سنه ١٩٨٧م قد بلغت ٢٠٧٤٣ ( و ذلك بعد طرح اعداد الباصات العامه و الخاصه )وقد بدأت فى التنازل إلى أن بلغت أدناها في سنه ١٩٩٠م. ثم بدأ تصاعد أعدادها حيث وصلت أقصاها في سنه ١٩٩٦م حيث بلغت ٢٧٢٢٤ ( و ذلك بعد طرح اعداد الباصات العامه و الخاصه )وقد بدأت فى التنازل إلى أن بلغت أدناها عربة نقل مختلفة الأحجام، وبمقارنة هذه السنوات والأعداد نجد أن نسبة

بيان حركه المرور على شبكه الطرق في دوله البحرين مقارنه بسنه ١٩٩٤م

( الجدول - ١٨ )

| التسلسل | | السنه | | |
|---|---|---|---|---|
| | | ١٩٩٤ | ٢٠٠٥ | ٢٠١١ |
| ١ | عدد الرحلات ( ٢٤ ساعه ) | ٨٦٩٩٠٠ | ١٢٨٨٢٠٠ | ١٦٤٧٩٠٠ |
| ٢ | عدد الرحلات ( اوقات الذروه ) | ٧٤١٠٠ | ١١٠٠٠٠ | ١٣٦٢٠٠ |
| ٣ | عدد العربات ( وقت الذروه الصباحيه ) | ٥٤٣٥٥٠٠ | ٩٨٧٢٧٤ | ١٣٦٥٢٨٦ |
| ٤ | السرعه المتوسطه ( وقت الذروه الصباحيه ) | ٤٥ | ٢٥ | ١٢ |
| ٥ | مجموع ساعات التأخير ( وقت الذروه الصباحيه ) | ١٢٠٢٣ | ٣٩٦٩٦ | ١١٠٧٨٢ |

(*) دوله البحرين, وزاره الاشغال و الزراعه, اداره الطرق, الدراسه المشتركه لخطه طرق البحرين للفتره ( ١٩٩٥م - ٢٠٠٥م ), ١٩٩٦م.

يبين الجدول التالى

* يبن الجدول متوسط المرور اليومي و عدد الرحلات اليوميه التى تتم على الشبكه
* يتبن ان السرعه المتوسطه في هبوط مستمر
* يتضح ضروره العمل على تحسين السبكه لزياده السرعه المتوسطه

السيارات المسجله و المستخدمه على الطرق للفتره (١٩٨٧م-١٩٩٦م) (+)

(الجدول - ١٩)

| نوع تسجيل المركبه | ١٩٨٧ | ١٩٨٨ | ١٩٨٩ | ١٩٩٠ | ١٩٩١ | ١٩٩٢ | ١٩٩٣ | ١٩٩٤ | ١٩٩٥ | ١٩٩٦ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| النقل العام للركاب باصات | ١٩٦ | ١٩٣ | ١٨٩ | ١٧٩ | ١٦٩ | ١٦٧ | ١٧٠ | ١٧١ | ١٦١ | ١٦١ |
| النقل العام المشترك | ٦٠٢ | ٦١٧ | ٦٢٨ | ٦٢٣ | ٦١٥ | ٦١٠ | ٦١٠ | ٥٩٧ | ٥٩٧ | ٥٩٢ |
| النقل العام(ناقله كبيره/صغيره) | ٣٩٥ | ٤٥٣ | ٤٥١ | ٤٣٢ | ٤٢٦ | ٤٤٤ | ٤٨٧ | ٤٩٦ | ٤٨٧ | ٤٤٩ |
| للمقاولات | ٣٤٣ | ٣١٦ | ٣٤٩ | ٣٩٩ | ٥١٢ | ٥٨١ | ٦١٦ | ٦٣٢ | ٦٤٤ | ٥٤٢ |
| نقل خاص للركاب(باصات) | ٢٥٠٠ | ٢٥٣٥ | ٢٦٦٣ | ٢٨٧٣ | ٢٩٧٠ | ٣١٥٢ | ٣٤٨٨ | ٣٧٠٧ | ٣٨٤٩ | ٤٠٣١ |
| النقل المشترك الخاص | ٧٨٧٠ | ٤٢٦٣ | ٤٥٧٣ | ٥٠٨٠ | ٥٣٧٠ | ٥٨٨٣ | ٦٣١٨ | ٦٦٩١ | ٧٠١٦ | ٧٣٠٣ |
| نقل خاص (شاحنات كبيره/صغيره) | ١١٥٣٣ | ١٣٣٤٨ | ١٣٨٣١ | ١٤٥٩٢ | ١٤٩٧٣ | ١٥٦٥٧ | ١٦٤٧٣ | ١٧١٥٠ | ١٧٧٢٩ | ١٨٣٣٨ |
| المجموع | ٢٣٤٣٩ | ٢١٧٢٥ | ٢٢٦٨٤ | ٢٤١٧٨ | ٢٥٠٣٥ | ٢٦٤٩٤ | ٢٨١٦٢ | ٢٩٤٤٤ | ٣٠٤٨٣ | ٣١٤١٦ |
| التطور | ٠ | -٠٫٠٧٣١٢٥٩٨٧ | -٠٫٠٣٤٧٥٢٥٨٩ | ٠٫٠٣٢٥٧٨٠٢٩ | ٠٫٠٦٦٠١٠٤٢٣ | ٠٫١٢٢٠٢٩١٥٩ | ٠٫١٧٨٢٦٦٧٧٧ | ٠٫٢١٣٢٣٠٥٩٤ | ٠٫٢٣٩٢٢٣٨ | ٢٦١١٦٨٦٨٤٢ |

(+) دوله البحرين , وزاره الداخليه, الامن العام, حقائق عن الحوادث المروريه في البحرين ١٩٩٦م, اداره المرور و الترخيص, ١٩٩٧م.

الزيادة السنوية لا يواكب على الأقل نسبة الفقد السنوية[٣] مما يعني أنه سوف يكون هناك هبوط حاد في قدرات النقل مع بداية الفترة المقبلة حيث تكون معظم وحدات الأسطول البري قد مر عليها أكثر من ١٠ سنوات وهو العمر الإفتراضي في التشغيل للسيارات في الدول الصناعية.[٤]

## ٤-٤: حجم المرور وعقبات التطوير :-

تعتبر التحسينات التي يتم إدخالها في الطرق الرئيسية والتي ترتبط بالميناء الحالي متوقفة حالياً، لذا فمن المتوقع عدم استيعابها أي زيادة مستقبلية بالنسبة لكمية المرور المرتقبة ولا توجد أي دراسة بالنسبة لهذه الطرق خلال العقد المقبل عدا دراسات الصيانة السنوية وأعمال إعادة الرصف ودراسات لإنشاء طرق خارج الجزيرة الأم سوف تزيد الضغوط على الشبكة الرئيسية للنقل ، وقد يكون ذلك من الناحية العلمية مقبولاً نتيجة (أن تقدير كمية المرور إلى ما بعد أعوام كثيرة قادمة هو إجراء غير مستساغ نظراً لإحتمال التغير في الأوضاع الإقتصادية العامة للدولة وفي تعداد السكان والتوسع العمراني في الأراضي على طول الطريق وهو ما لا يمكن التنبؤ، به بأي وجه من الثقة ..)[٥]

## ٤-٥: الأثار السلبيه للمشاكل المروريه :-

إن المرور الحالي الموجود على الشبكة الرئيسية للمرور يمكن أن يبينه الجدول رقم (١٨) "حركة المرور على شبكة الطرق في دولة البحرين مقارنة بسنه ١٩٩٤م[٦] حيث يظهر أن الرحلات خلال ٢٤ ساعة تصل إلى ٨٦٩٩٠٠ لمجموع السيارات المسجلة والذي سيصل خلال ٢٠٠٥ إلى ما يقارب ١٢٨٨٢٠٠ رحله وهو رقم رهيب مقارنة بسنة ١٩٩٤م، حيث أن عدد الرحلات قد تضاعفت إلى ما يقارب ١٠ أضعاف الرقم الذي تقوم عليه الدراسة، مما يعني أن الشبكة هذه يجب أن يتم إيجاد بدائل سريعة تستوعب نسبة كبيرة من هذه الزيادة، حيث أن الجزيرة الأم لا تستوعب مثل هذه الطرق، كما أن الطرق الرئيسية التي تربط الميناء شبه محدودة في أجزاء كثيرة منها مما يسبب خسائر فادحة للدولة من جراء التعويضات وخلافه في حالة اللجوء لأي توسعه مستقبلية. ويبين الجدول مدى الإختناقات التي من المنتظر حدوثها عند نقط الربط للطرق المحلية بالطرق الرئيسية، حيث أن السرعة المتوسطة في

---

[٣] تشكل نسبة الفاقد عالمياً ١٠% من أسطول النقل تشمل الحوادث والعطب المباشر والغير مباشر.

[٤] صالح، عبد الوهاب، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعوم والتكنولوجيا والنقل البرى. ( تحت الطبع ).

[٥] نفس المرجع السابق (٤).

[٦] دولة البحرين، وزارة الأشغال والزراعة، إدارة الطرق المشتركة لخطة طرق البحرين ١٩٩٥م - ٢٠٠٥ ، ١٩٩٦م.

أوقات الذروة لسنه ١٩٩٤م قد وصلت إلى ٤٥ كيلو متر/ساعة، في حين أنها من المنتظر أن تصل إلى ٢٥ كيلو متر/ساعة سنه ٢٠٠٥م ، في حالة بقاء الشبكة بصورتها الحالية وسوف تبلغ ساعات التأخير المنتظرة ٣٩٦٩٦ ساعة سنه ٢٠٠٥م مقارنة بسنة ١٩٩٤م التي لا يتجاوز فيها ساعات التأخير عن ١٢٠٢٣ ساعة أي ما يقارب ثلاثه أضعاف الساعات التي تحملتها الدولة في سنه المقارنة.

## ٤-٦: الأوزان المسموح بمرورها على الطرق الرئيسية في دولة البحرين:-

يوجد بدولة البحرين حالياً ١٨ طريقاً رئيسياً، يتم عليها جميع عمليات النقل والتوزيع، كما أن هناك جسرين لربط الجزيرة الأم "البحرين" بجزيرة المحرق - كما أن هناك جسر جديد تحت الإنشاء يربط ما بين جنوبي الحد في جزيرة المحرق والجزيرة الأم ليحل محل أقدم الجسرين المذكورين أعلاه (جسر الشيخ حمد).

والمحرق هي الجزيرة التي يقع فيها مطار البحرين الدولي ، والشركة العربية لإصلاح السفن "أسرى" ومصنع كريات الحديد وكذلك الميناء المزمع إنشاؤه والذي يستخدم المنطقة الصناعية التي ستكون كمنطقة حرة تحت إسم "ميناء جنوب الحد"، ويتراوح أقصى أوزان يمكن أن تسير بها العربات من ٢١ طن تقريباً إلى ٥٨ طن، غير أن الدولة وحسب التشريعات المرورية المعمول بها قد حددت أقصى حمولات ممكن أن تسير على الطرق هذه بـ ٣٢,٥ طن / متري في حين أن أدناها هو ١٦,٢٥ طن / متري ، أما على الجسور فلا يزيد كذلك عن الحد الأقصى وهو ٣٢,٥ طن/ متري، وهذا يعود بدوره إلى إعتبار ان جميع حسابات طاقات الطرق في البحرين سوف يكون على مستوى هذه الحمولة، مع إستبعاد الطريق الوحيد الرئيسى الذى حدد بـ ١٦,٢٥ طن مترى (طريق زيد بن عمير) ويبين الجدول رقم (٢٠) أقصى أوزان على الطرق فى دولة البحرين.[٧]

## ٤-٧: الطاقه الإستيعابيه للطرق :

يتم حساب إستيعاب الطرق فى دولة البحرين عن طريق التالى :-

أ- حساب الأطوال البينية بين القاطرة والمقطورة.

ب- حساب المسافة الآمنة بين العربات.

---

[٧] نفس المصدر السابق (٤).

اقصى اوزان على الطرق في دوله البحرين ( بالطن ) ( + )

( الجدول - ٢٠ )

| التسلسل | وصف الموقع | اقصى حمل لعربه النقل | اقصى حمل مسموح به | اقصى وزن على المحور | اقصى حمل مسموح به على المحور |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | الحوض الجاف | ٤٠,١٥ | ٣٢,٥ | ١٠,٦٣ | ١١,١٨ |
| ٢ | جسر الشيخ حمد | ٤٨,٩٣ | ٣٢,٥ | ١٨,٥٨ | ١١,١٨ |
| ٣ | حوار | ٣٢,٠٥ | ٣٢,٥ | ١٢,٩٩ | ١١,١٨ |
| ٤ | الغربي ٥٠ | ٤٣,٤٤ | ٣٢,٥ | ١٣,٩٤ | ١١,١٨ |
| ٥ | الشرقي ٥٠ | ٣٩,٤٨ | ٣٢,٥ | ١٥,٧٥ | ١١,١٨ |
| ٦ | الاستقلال | ٥٠,٩٩ | ٣٢,٥ | ١٧,٣٩ | ١١,١٨ |
| ٧ | الملك فيصل | ٤١,٦٤ | ٣٢,٥ | ١٣,٢٩ | ١١,١٨ |
| ٨ | الفاتح | ٤٥,١ | ٣٢,٥ | ١٢,٣ | ١١,١٨ |
| ٩ | الرفاع | ٥٤,٨٤ | ٣٢,٥ | ١٦,٥٦ | ١١,١٨ |
| ١٠ | الشيخ عيسى بن سلمان | ٤٥,٣١ | ٣٢,٥ | ١٤,٣٥ | ١١,١٨ |
| ١١ | ستره ٦٠ | ٥٥,٢ | ٣٢,٥ | ١٤,٩٧ | ١١,١٨ |
| ١٢ | الشيخ خليفه بن سلمان | ٤٥,١١ | ٣٢,٥ | ١٣,٦٩ | ١١,١٨ |
| ١٣ | مجلس التعاون | ٥٧,١١ | ٣٢,٥ | ١٥,٦٨ | ١١,١٨ |
| ١٤ | الشيخ سلمان | ٢٩,٨٦ | ٣٢,٥ | ١١,٩٣ | ١١,١٨ |
| ١٥ | زيد بن عمير | ٢١,٣ | ١٦,٢٦ | ١٤,٦ | ١١,١٨ |
| ١٦ | الجنابيه | ٣٤,١٩ | ٣٢,٥ | ١٢,٤٧ | ١١,١٨ |
| ١٧ | المعسكر | ٣٨,٠٨ | ٣٢,٥ | ١٥,١٤ | ١١,١٨ |
| ١٨ | عالي | ٣٢,٧٤ | ٣٢,٥ | ١٢,٧ | ١١,١٨ |
| ١٩ | الشيخ خليفه بن سلمان | ٥٣,٩٥ | ٣٢,٥ | ١٤,٣٨ | ١١,١٨ |
| ٢٠ | الشيخ عيسى بن سلمان | ٤٩,٥٩ | ٣٢,٥ | ١٤,٦٩ | ١١,١٨ |
| ٢١ | طريق ١٥ ستره | ٤٧,٩٢ | ٣٢,٥ | ١١,٥١ | ١١,١٨ |

( + ) دوله البحرين, وزاره الاشغال و الزراعه, اداره الطرق, الدراسه المشتركه لخطه طرق البحرين للفتره ( ١٩٩٥م - ٢٠٠٥م ), ١٩٩٦م.

**أ- حساب المسافة الآمنة بين العربات :**

تحسب المسافة الآمنة بين عربات النقل حسب التالي :-

(١) السرعة المشرع بها للنقل بالنسبة للعربات الثقيلة.

(٢) الطول الكلي لعربات النقل.

ولقد إتضح أن المسافة الآمنة بين عربات النقل المستخدمة في دولة البحرين يتم على الحسابات التالية:-

(أ) إذا كانت السرعة أقل من ٥٠ كيلومتر / ساعة تكون المسافة الإبتدائية هي ٢٠ طول عربة نقل متكاملة + الطول الكلي.

(ب) أما إذا كانت السرعة من ٥٠ كيلو متر/ ساعة فتكون المسافة الإبتدائية هي ٣٠ طول عربة نقل متكاملة + الطول الكلي.

(جـ) وحسب السرعة يتم إضافة ٢/` الطول للمسافة الإبتدائية أمام وخلف عربة النقل الأولى والأخيرة وهي بمجموعها المسافة الآمنة.

ولحساب إستيعاب الكيلو متر الطولي من عربات النقل على السرعة التي تتحرك بها عربات النقل حاليا (٤٥ كيلو متر/ساعة).

طول عربة النقل المتكاملة (ل) هي

ل = س + ق + س′

س = طول العربة القاطرة = ٦ متر.

ق = المسافة البينية = ٢ متر.

س′ = طول المقطورة = ٨ متر.

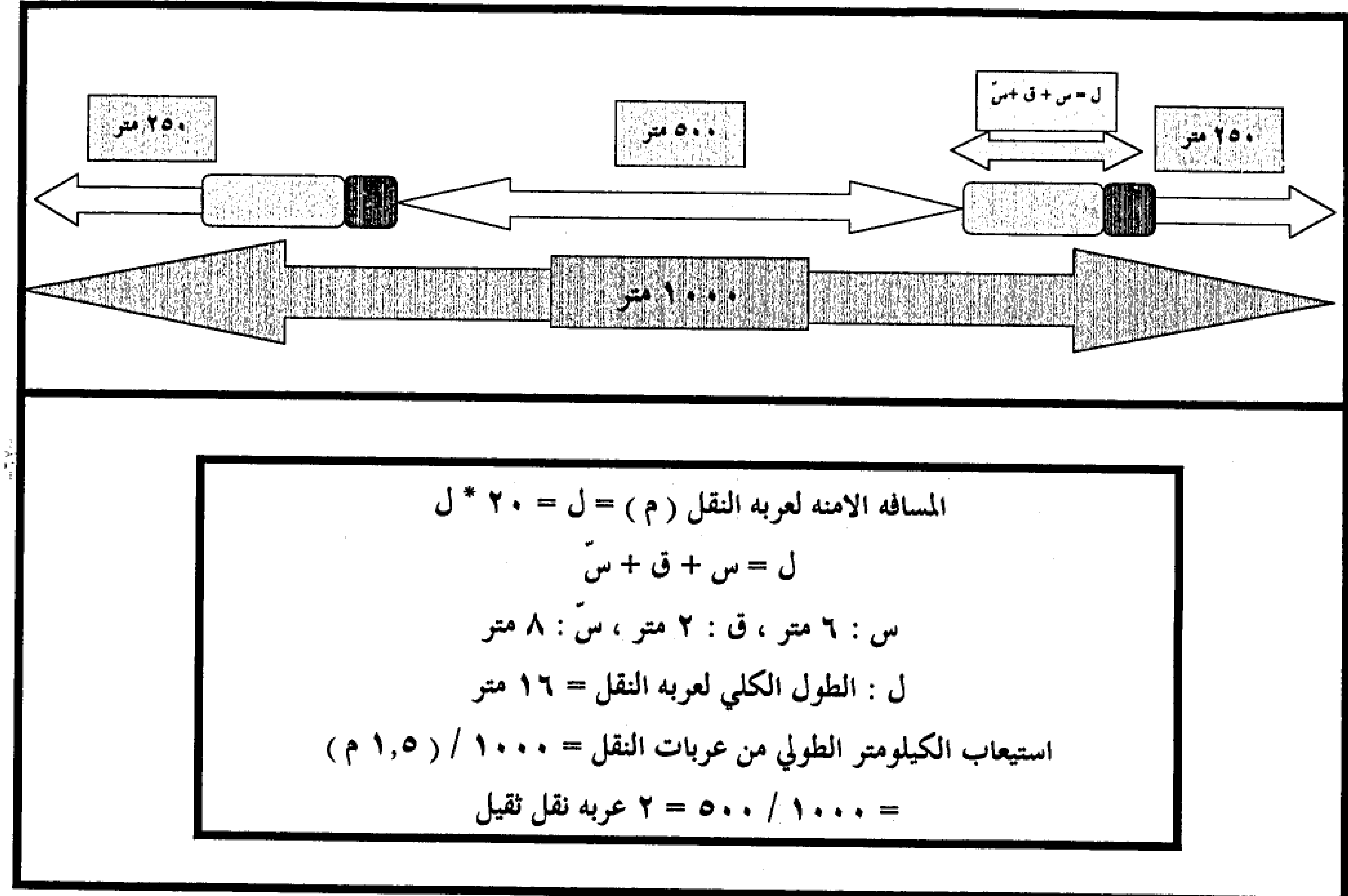
∴ ل = ٦ + ٢ + ٨ = ١٦ متر.

المسافة الآمنة لعربة النقل (م) = ل + ٢٠ ل

= ١٦ + ٢٠ × ١٦

= ٣٣٦ متر.

وبإضافة ٢/` الطول الآمن أمام وخلف أول وآخر عربة.




المسافه الامنه لعربه النقل ( م ) = ل = ٢٠ * ل

ل = س + ق + سّ

س : ٦ متر ، ق : ٢ متر ، سّ : ٨ متر

ل : الطول الكلي لعربه النقل = ١٦ متر

استيعاب الكيلومتر الطولي من عربات النقل = ١٠٠٠ / ( ١,٥ م )

= ١٠٠٠ / ٥٠٠ = ٢ عربه نقل ثقيل

اللوحه رقم ( ١ )

∴ المسافة الآمنة للعربة الامامية أو الخلفية هي:
( م ) + ١/٢ ( م ) = ٥٠٤ متر.

∴ إستيعاب الكيلو متر الطولي من عربات النقل = ١٠٠٠ / ١,٥ (م).
= ١٠٠٠ ÷ ٥٠٠ = ٢ عربة نقل.
اللوحة رقم (١) تبين الحسابات أعلاه.

وهذا الإستيعاب يمثل المسافة المطلوبة لمعامل الأمان المطلوب والذي يجب أن لا يمس تحت أي ظرف. لأنه يؤثر بالسلب على الدولة في حالة تقليل المسافة أو على حركة المرور ومرونتها إذا أريد تجنيب الدخل القومي بصورة مباشرة تكلفة الحوادث الناتجة عن زيادة السرعة وتقليل المسافة الآمنة ، ولكن ما زالت التأثيرات الغير مباشرة موجودة في جميع الحالات المماثلة.

وتعتبر أطوال الطرق في دولة البحرين الموصلة من الميناء إلى أماكن التوزيع ذات طول متوسط لا يزيد في أحسن الحالات عن ٢٠ كيلو متر / ساعة، وحيث أن حركة البضائع تتمثل أساسا في الحركة من وإلى ميناء سلمان البحري فبذلك يمكن تحديد حركة عربات النقل من هذا الميناء حيث تتواجد السلع المستوردة والمصدرة.

وبإفتراض خروج قافلة متكاملة في الإتجاه الواحد وحسب متوسط المسافات في دولة البحرين يكون إستيعاب الطريق كالتالى :-

**إستيعاب الطريق حسب المسافة المتوسطة = ع ك ط × ع ع ك ط**

حيث ع ك ط : عدد الكيلو مترات الطولية فى المسافة المتوسطة.
ع ع ك ط : عدد العربات التى يمكن تسييرها في الكيلو متر الطولي .
= ٢٠ كيلو متر طولى × ٢ عربة = ٤٠ عربة نقل متكاملة.[٨]

---

(٨) عربة نقل متكاملة تعنى عربة بمقطورة.

**ب- عدد الأطنان المنقولة فى القافلة الواحدة :-**

ويمكن حساب كمية النقل للقافلة الواحدة فى الإتجاه الواحد كالتالى :-

- أقصى حمولة مسموح لها بالسير على الطرق في دولة البحرين هي ٣٢,٥ طن متري.
- وعدد العربات في القافلة الواحدة حسب متوسط المسافات في دولة البحريـــن هـــي ٤٠ عربة نقل متكاملة.

∴ عدد الأطنان المنقولة = ٤٠ × ٣٢,٥

= ١٣٠٠ طن مترى.

**ج - حساب زمن الرحلة :**

يتم حساب زمن الرحلة حسب المعادلة التالية :-

**زمن الرحلة = ن س + ن ش + ن ظ + ن م + Δ ن**

حيث

ن س : الزمن اللازم لقطع ٢٠ كيلو متر طولى (دقيقة).

ن ش : الزمن اللازم للشحن (دقيقة).

ن ظ : زمن الإنتظار (دقيقة).

ن م : زمن عبور الإشارات المرورية (دقيقة).

Δ ن : فوارق التحركات المتتالية للقافلة (دقيقة).

∴ الزمن اللازم لقطع ٢٠ كيلو متر طولي بسرعة ٤٥ كيلو متر / ساعة

$$\frac{٢٠ \times ٦٠ \text{ (دقيقة)}}{٤٥} \cong ٢٧ \text{ دقيقة.}$$

- زمن الشحن والتفريغ (مفترض) هو ١ ساعة.
- زمن الإنتظار (المفترض) هو ٢٠ دقيقة.
- زمن المرور (المفترض) هو ٣٥ دقيقة.
- فوارق التحركات المتابعة (مفترض) هى ٢٣ دقيقة.

∴ زمن الرحلة للقافلة = ٢٧ + ٦٠ + ٢٠ + ٣٥ + ٢٣ = ١٦٥ دقيقة.

أي أن زمن الرحلة للقافلة هو ٤٥ دقيقة ٢ ساعة.

د- أقصى كمية يمكن نقلها على الطرق في دولة البحرين / يوم :-

حسب تشريعات العمل العالمية التي حددت ساعات العمل بـــ ٨ ساعات يوميـــا فـــي الحالات العادية.

∴ عدد القوافل اليومية = عدد ساعات العمل ÷ زمن الرحلة.

= ٦٠ × ٨ ÷ ١٦٥

≅ ٣ قافلة يوميا.

∴ كمية الأطنان المنقولة / يوم في الإتجاه الواحد هي :-

**عدد الأطنان المنقولة في الرحلة × عدد الرحلات**

= ١٣٠٠ × ٣ = ٣٩٠٠ طن متري / يوم.

٤-٨: حساب عدد عربات النقل التي تتحرك تحت عامل الأمان الكامل لدولة البحرين:

من الجداول الإحصائية التي وردت من دولـــة البحريـــن فـــي إحصائيـــات التجـــارة الخارجية لسنه ١٩٩٦م ، بلغت الكمية المتداولـــة للبضـــائع فـــي الدولـــة فـــي الإتجـــاهين ١١٩٧٤٧٢٥ طن/ مترى. وإذا كان عدد أيام العمل الرسمية بالدولة هو ٢٤٩ يوم، فإن عـــدد العربات التي يمكن أن تتحرك داخل الطريق بأمان هو :

$$= \frac{١١٩٧٤٧٢٥}{٢٤٩} \cong ٨٤٠٩٢$$ عربة نقل / يوم.

أي ≅ ٢٤٠٤٦ عربة نقل / يوم في الإتجاه الواحد.

وقد تم إحتساب عدد العربات / يوم في صورة عامة ، كما يمكن إحتساب العربات فـــي الإتجاهين فقط (إستيراد وتصدير) حيث يتم ذلك فقط في الحـــالات العاديـــة دون حـــدوث أي حالات للطوارىء لتحول بضائع إعادة التصدير أو البضائع العابرة إلى وسيط نقل أخر (بـــري بواسطة العربات).

**أ- حساب عدد عربات النقل / يوم (في حالة الإستيراد):**

***(١) حالة البضائع الطازجة :***

بلغت الكميات الطنية الطازجة التي تم إستيرادها لدولة البحرين لسنه ١٩٩٦م ما مقداره ٢٨٧٤٠٢,٧٧ طن متري

(أ) عدد القوافل / سنه

= الكمية الطنية / $\frac{\text{(الكمية الطنية / يوم)}}{\text{عدد الرحلات / يوم}}$

= ٢٨٧٤٠٢,٧٧ / $\frac{(٣٩٠٠)}{(٣)}$ ≅ ٢١١ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

= الكمية الطنية / (الكمية المسموح بها للعربة × عدد أيام العمل)

$\frac{٢٨٧٤٠٢,٧٧}{٣٢,٥x٢٤٩}$ ≅ ٣٦ عربة نقل / يوم

***(٢) حالة البضائع الخطيرة :-***

بلغت الكميات الطنية للبضائع الخطيرة التي يتم إستيرادها لدولة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ٣٦٢٠٦٨,٩٠٢ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

= ٣٦٢٠٦٨,٩٠٢ / $\frac{(٣٩٠٠)}{(٣)}$ ≅ ٢٧٩ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

$\frac{٣٦٢٠٦٨,٩٠٢}{٢٤٩ \times ٣٢,٥}$ ≅ ٤٥ عربة نقل / يوم

*(٣) حالة البضائع العامة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع العامة التي يتم إستيرادها لدولة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ٧٥١٨٥٨٧,٦٩٠ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

= ٧٥١٨٥٨٧,٦٩٠ / $\frac{(٣٩٠٠)}{(٣)}$ ≅ ٥٧٨٤ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

$\frac{٧٥١٨٥٨٧,٦٩}{٢٤٩ \times ٣٢,٥}$ ≅ ٩٣٠ عربة نقل / يوم

*(٤) حالة البضائع ذات الطبيعة الخاصة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع ذات الطبيعة الخاصة التي يتم إستيرادها لدولة البحريــن سنه ١٩٩٦م ما مقداره ١٥٦١٦,٧١٢ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

= ١٥٦١٦,٧١٢ / $\frac{(٣٩٠٠)}{(٣)}$ ≅ ١٢ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

$\frac{١٥٦١٦,٧١٢}{٢٤٩ \times ٣٢,٥}$ ≅ ٢ عربة نقل / يوم

∴ المجموع اليومي لعربات النقل التي تسير على الطريق/ يوم لنقل البضائع في إتجاه واحــد (إستيراد).

= ٣٦ + ٤٥ + ٩٣٠ + ٢ = ١٠١٣ عربة نقل / يوم

و بما ان ميناء سلمان البحرى يرتبط به ٣ طرق رئيسية ويعنى ذلك أنه لو إفترضنا توزيع العدد اليومي على هذه الطرق بالتساوى، فيكون نصيب كل طريق يوميا هو كالتالى :-

نصيب كل طريق = المجموع اليومي لعربات النقل / يوم ÷ عدد الطرق التي يرتبط بها الميناء.

= ١٠١٣ ÷ ٣ ≅ ٣٣٨ عربة نقل / طريق

**٢- حساب عدد عربات النقل / يوم (في حالة التصدير):**

*(١) حالة البضائع الطازجة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع الطازجة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ٢٨٩٢٥٧,٩٢٩ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

= ٢٨٩٢٥٧,٩٢٩ / (٣٩٠٠) ÷ (٣) ≅ ٢٢٣ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

٢٨٩٢٥٧,٩٢٩ ÷ (٢٤٩ × ٣٢,٥) ≅ ٣٨ عربة نقل / يوم

*(٢) حالة البضائع الخطرة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع الخطرة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ٣٦٧٩٣٢,٣٨٤ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

= ٣٦٧٩٣٢,٣٨٤ / (٣٩٠٠) ÷ (٣) ≅ ٢٨٤ قافلة / سنه

(ب) عدد العربات / يوم

$$\frac{٣٦٧٩٣٢,٣٨٤}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \cong ٤٥ \text{ عربة نقل / يوم}$$

*(٣) حالة البضائع العامة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع العامة التي يتم تصديرها من دولة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ٦٥٨٤٧٤٦,٧٥٨ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

$$= ٦٥٨٤٧٤٦,٧٥٨ / \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} \cong ٥٠٦٦ \text{ قافلة / سنه}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\frac{٦٥٨٤٧٤٦,٧٥٨}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \cong ٨١٤ \text{ عربة نقل / يوم}$$

*(٤) حالة البضائع ذات الطبيعة الخاصة :-*

بلغت الكميات الطنية للبضائع ذات الطبيعة الخاصة التي يتم تصديرهـا مـن دولـة البحرين سنه ١٩٩٦م ما مقداره ١٥٧٤٣,٩١٩ طن متري.

(أ) عدد القوافل / سنه

$$= ١٥٧٤٣,٩١٩ / \frac{(٣٩٠٠)}{(٣)} \cong ١٣ \text{ قافلة / سنه}$$

(ب) عدد العربات / يوم

$$\frac{١٥٧٤٣,٩١٩}{٢٤٩ \times ٣٢,٥} \cong ٢ \text{ عربة نقل / يوم}$$

∴ المجموع اليومي لعربات النقل التي تسير على الطريق/ يوم لنقل البضائع في إتجاه واحد (تصدير).

= ٣٦ + ٤٦ + ٨١٤ + ٢ = **٨٩٧ عربة نقل / يوم**

كما أنه فى هذه الحالة ينطبق توزيع المجموع اليومي على الطرق الثلاثة التي ترتبط بالميناء كالتالى :-

∴ نصيب كل طريق = $\frac{٨٩٨}{٣}$

≅ ٢٩٩ عربة نقل / طريق

**ج – أقصى عدد من عربات النقل يتحرك بأقصى عنصر أمان على الطرق في دولة البحرين:**

يمكن حساب أقصى عدد من عربات النقل التي يمكن أن تتحرك بأمان على شبكة الطرق الرئيسية فقط في دولة البحرين والتي ترتبط بميناء سلمان كالتالى :-

- متوسط مسافات النقل = ٢٠ كيلو متر طولى.
- إستيعاب الكيلومتر الطولي = ٢ عربة نقل ثقيل.
- عدد الرحلات / يوم عمل = ٣ رحلات.

∴ أقصى عدد من عربات النقل الثقيل = ٢٠ × ٢ × ٣ = ١٢٠ عربة نقل ثقيل.

∴ أقصى عدد من عربات النقل للطرق الثلاثة = ١٢٠ × ٣ = ٣٦٠ عربة نقل ثقيل/يوم.

يتضح مما تقدم أن عدد العربات التي تسير/يوم ، أكثر من طاقات الطرق ، وهذا يشكل خطورة بالغة في عنصر النقل، وينبه الباحث هنا إلى مكامن الخطر التي يمكن حدوثها من جراء إرتفاع نسبة كثافة المرور في الطرق الرئيسية.

د- زيادة إستيعاب الطرق الرئيسية المتصلة بميناء سلمان :-

لقد إرتأى الباحث إيجاد بديل للوضع الحالي بنفس الإمكانيات مع الوضع في الإعتبـــار أن جميع المسافات الآمنة قد تم إحتسابها على سرعة أقل من ٥٠ كيلومتر/ســـاعة، فـــإن زيادة الإستيعاب يمكن دراسته من خلال النقاط التالية :

*(١) زيادة السرعة:*

إن الزيادة في السرعة قد تؤدى إلى زيادة الإستيعاب للطريق من حيث تقليـــل زمن الرحلة إلا أنه في مثل هذه الحالة لابد من زيادة المسافة الآمنة وهذا سوف يؤدى إلى تقليل أعداد عربات النقل في الرحلة الواحدة وهذا قد يسبب نوعا من تقليل كميـــة المنقول في الرحلة الواحدة والذي يؤدي بدوره إلى نوع من التكدس.

*(٢) تقليل السرعة :*

إن تقليل السرعة عامل مهم من أجل الحصول على مسافات آمنة أقل تزيد من إستيعاب الطريق وهو أقرب للواقع ونجد أنه في هذه الحالة يزيد زمن الرحلة وبالتـــالى أيضا يحدث تكدس في البضائع في أماكن تواجدها سواء في المينـــاء أو عنـــد نقـــاط الإنتاج والذي بدوره يسبب إضطراب في الأسواق لعدم إتزان دائرة التوزيع.

هـ- الحلول الحالية للحركة على الطرق في دولة البحرين :-

لقد ظهر جليا من خلال الدراسة توزيع المجموع اليومى للطـــرق الرئيســـية والمرتبطة بالميناء والتي يتم عليها النقل فى الإتجاهين كالتالى:

أ- في إتجاه الإستيراد = ٣٣٨ عربة نقل ثقيل/يوم.

ب- في إتجاه التصدير = ٢٩٩ عربة نقل ثقيل/يوم.

في حين أن الطرق في حالة أيام العمل العاديـــة لا تســـتوعب حركـــة النقـــل المطلوبة بمعامل الأمان العادي الطبيعي، ويتم توزيع باقي الأنصبة لرفع عامل الأمـــان على العمل خلال الأجازات الرسمية وعطلات نهاية الأسبوع والمناســـبات الرســـمية والأعياد، مما يعني وضع أجور إضافية لعمال النقل، نتيجة ذلك يـــؤدى بـــدوره إلـــى زيادة المنفق من حسابات الدولة.

**٤-٩: حساب عربات أسطول النقل والغير مشتركة في عملية النقل :-**

لقد تم إعتبار أسطول النقل البري في دولة البحرين كأسطول يعمل بكامل طاقاته ولكن هناك عناصر يجب عدم تجاهلها وهي :-

أ- فترة الصيانة والإصلاح.

ب- الفاقد السنوي.

جـ- أعمار السيارات وفترة الصلاحية الإفتراضية.

**أ- فترة الصيانة والإصلاح :-**

تقدر فترة الصيانة والإصلاح بكفاءة ورش الصيانة، وتوفر العامل البشرى المدرب تدريباً جيداً على عمليات الصيانة، وإنه من الممكن حساب هذه الفترة بحوالي ١٠ ساعات تشغيل، وحسب عدد ساعات التشغيل الدولي فأنها تستمر لمدة ١,٢ يوم عمل، وحيث أن العمر الإفتراضي الواجب للصيانة هو بمعدل مرة كل ٥٠٠ كيلو متر تشغيل وهذه تعنى أنها تتوقف عن العمل لمدة ٣ أيام عمل وبالنظر بأن أيام العمل الرسمية هي ٢٤٩ يوم عمل فيمكن حساب العربات التي لا تشترك في عملية النقل نتيجة الصيانة كالتالى :-

$$\text{عدد عربات النقل التي تكون خارج الخدمة سنوياً} = \frac{\text{عدد ايام الصيانه} \times \text{اشهر السنه} \times \text{أسطول النقل}}{\text{عدد أيام العمل الرسمية}}$$

$$= \frac{٣ \times ١٢ \times ٢٧٢٢٤}{٢٤٩}$$

= ٣٩٣٦ عربة نقل / سنة

**ب- الفاقد السنوى :-**

يتضح أن العمر الإفتراضي لأسطول عربات النقل هو ١٠ سنوات، حيث أنه ثبت بأن الفاقد سنوياً هو ١٠% من مجموع عربات النقل وذلك حسب ما تم إستنباطه من خلال قراءات متعددة، وبالتالي يمكن حساب عربات النقل التي تخرج سنوياً من أسطول النقل البري والذى يجب تعويضه وإيجاد وسائل إحلال لذلك الفاقد، ويمكن إحتسابه كالتالي :-

$$\text{عدد عربات النقل المفقودة} = \frac{\text{عدد عربات النقل} \times ١٠}{١٠٠} = ٢٧٢٢,٤ \text{ عربة نقل/سنه}$$

**ج – عربات النقل وفترة الصلاحية الإفتراضية :**

إن مصانع إنتاج عربات النقل تقوم بإنتاج قطع الغيار اللازمة لتشغيل العربات لمـدة لا تزيد عن ١٠ سنوات، أي أنه في أحسن الأحوال بالنسبة لعربات النقل التي لا تفقد في حـوادث فإن نسبة تواجد عربة نقل للتشغيل الأمثل سوف تقل بدرجة ملحوظة بعد هذه الأعوام العشـوة، لذلك فإن عمر عربات النقل إن زاد عن عشر سنوات فإنه لا يصلح للتشغيل الإقتصادي، وهـذا يعني إضافة ١٠% كفاقد لعدد عربات النقل وهى = ٢٧٢٢,٤ عربة نقل ثقيل/سنه.

∴ نستخلص من ذلك التالى :-

إن مجموع عربات النقل حسب النقاط التي تم ذكرها أعلاه والتي عملت فعليـاً خلال سنه ١٩٩٦م هي كالتالى :-

ع ع ش ٩٦ = ع ك – (ع خ + ع ق + ع ص)

حيث :-

ع ع ش ٩٦ : عربات نقل مشتركة فعلياً للسنه ١٩٩٦م.
ع ك : عدد العربات الكلي.
ع خ : عدد العربات خارج الخدمة.
ع ق : عدد العربات المفقودة.
ع ص : عدد العربات التي إنتهت فترة صلاحيتها.

= ٢٧٢٢٤ – ( ٣٩٣٦+٢٧٢٢,٤+٢٧٢٢,٤ )

≅ ١٧٨٤٠,٢ عربه نقل

في حين أن ٩٣٨٣,٨ عربة نقل يتطلب تعويضها وذلك للمشاركة في نقـل البضـائع المستوردة والمصدرة لدولة البحرين والإستعداد لأي زيادة غير مخططة كالحالات الطارئة.

كما يتضح أن هناك ضغطاً على الطرق الثلاثة الموصلة للميناء من الأنواع المختلفـة لأسطول النقل البرى حيث أن هذه الطرق لو قدر للأسطول العمل بصـورة مستمره فـإن نصيب كل طريق من أسطول النقل وقد يصل إلى ٣٠٠% من طاقة إستيعاب الطريق.

## ٤-١٠: الطرق الدولية التي تربط دولة البحرين بدول الجوار:

نظرا لكون دولة البحرين أرخبيلا مكونا من ٣٣ جزيرة أكبرها جزيرة البحريـن (الأم) فقد تم ربط الجزيرة بشبهه الجزيرة العربية والمملكة العربية السعودية - عن طـريق جسر الملك فهد وهو الطريق الوحيد الذي يربط البحرين بدول الجوار والخريطـة رقـم (٤) تبين موقع جسر الملك فهد و إرتباطه مع شبكة الطرق في دولة البحرين.

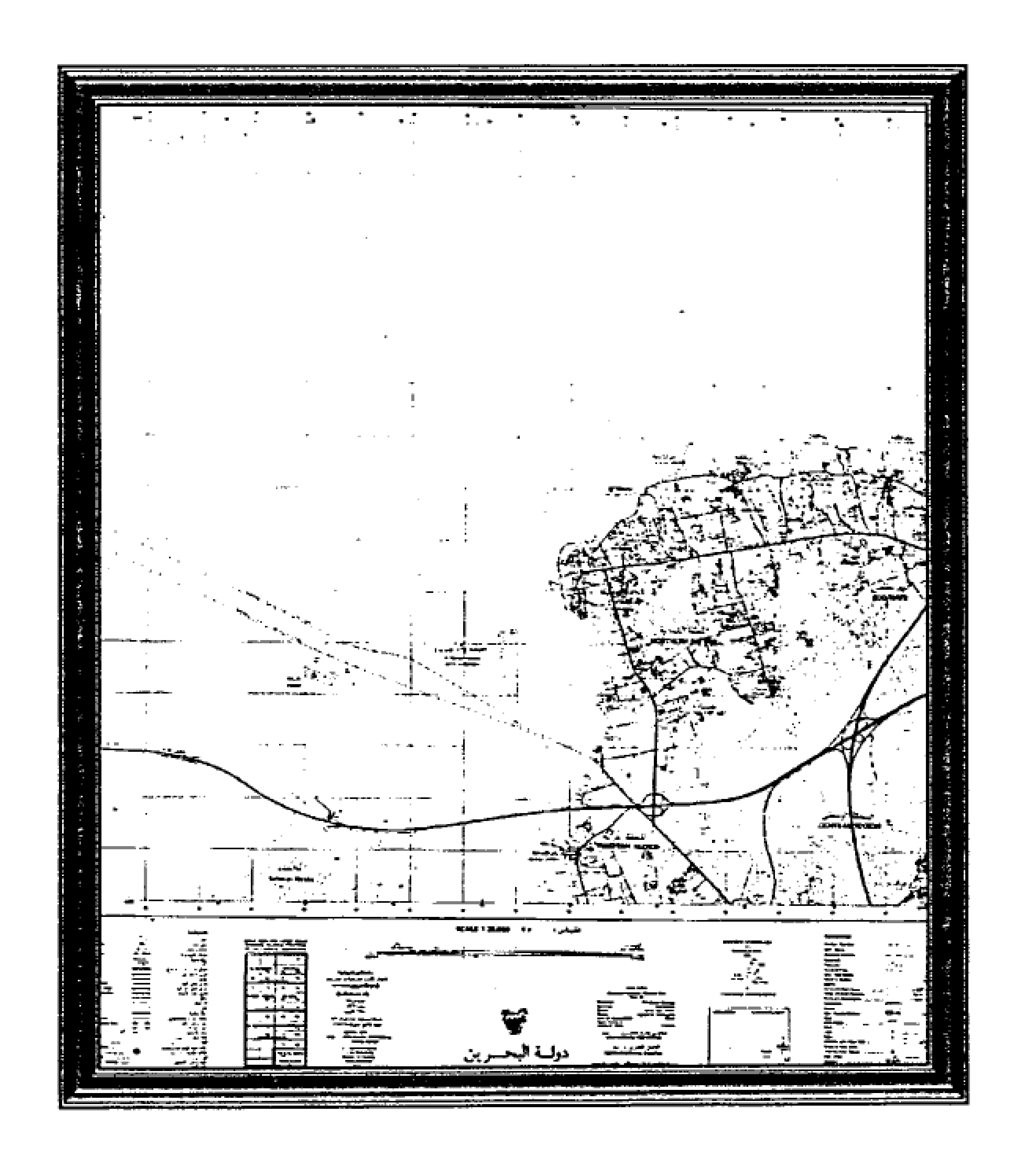
### أ- جسر الملك فهد :-

يعتبر جسر الملك فهد هو الشريان الوحيد الممتد بين دولة البحرين وشـبهه الجزيـرة العربية ، وقد كان موضوع بناء جسر يربط دولة البحرين بالمنطقة الشرقية بالمملكة العربيـة السعودية يراود أفكار السياسيين والإقتصاديين في البلدين منذ أمد بعيد تعبيرا عن زيادة تشـمل الإتصال وزيادة الترابط بينهما وبين دول مجلس التعاون العربية الخليجية.

وفى عام ١٩٦٥م بدأت فكرة إنشاء هذا الجسر تتبلور بصورة رسـمية وذلـك أثنـاء زيارة الملك فيصل بن عبد العزيز - رحمه الله - إلى المنطقة الشرقية حيث قام وفد برئاسـة رئيس الوزراء للتمهيد لفكرة المشروع وفى عام ١٩٦٨م تم تشكيل لجنة مشتركة بين البلديـن لدراسة إمكانية تنفيذ المشروع، وقد قامت اللجنة بدراسة ميدانية وبمشـاركة البنـك الدولـي وإعتبارا من سنه ١٩٨٢م بدأ العمل فيه وتم إفتتاح الجسر في ٢٦ نوفمبر ١٩٨٦م.

يتكون الجسر من ٣ مسارات (هناك مسار للحالات الطارئـة) بإتجـاهين متوازييـن، ويبلغ طول الجسر ٢٥ كيلو متر ويبدأ من الجانب السعودي من منطقة العزيزيـة التـي تقـع جنوب مدينة الخبر وتبعد عنها بنحو ٦ كيلومترات ، وفى الجانب البحريني يبدأ الجسـر مـن منطقة الجسرة التي تقع بالقرب من العاصمة " المنامة ".

ويشتمل الجسر بشكل عام على خمسة جسور وسـبع ردميـات. وأنشـئت جزيـرة إصطناعية مردومة في عرض البحر مساحتها ٦٦٠ متر مربع أقيمت عليها مباني المؤسسـة العامة لجسر الملك فهد والإدارة الحكومية الأخرى وباقي الوحدات الضرورية، وقد تم إنشـاء طرق تربط الجسر بشبكة الطرق الداخلية بطول ٣٢ كيلو متر إلى مدينة الخـبر والظـهران وبطول ١٣ كيلو متر حتى مدينة المنامة، كما بلغت التكلفة الإجمالية للجسر والمرافق التابعـة له ما يقارب ٧٣٣ مليون دولار.




الخريطه رقم ( ٦ ) تبين موقع ربط جسر الملك فهد مع الشبكه الرئيسيه في دولـــه البحريـــن

(١) أطوال الردميات :-

( أ ) ٦١٧,٥١ متر.

(ب ) ٩١٧,٥٢ متر.

( ج) ٩٩٢,٥٢ متر.

( د ) ٢٢٩٠,٠٠ متر.

(هـ) ٣٢٧,٥٠ متر.

( و ) ٦٥٧,٥٠ متر.

( ز ) ١٨٩٢,٥٠ متر.

(٢) أطوال الجسور :-

( أ ) ٩٩٠ متر.

(ب) ٢٠٥٠ متر.

(ج ) ٥١٥٠ متر.

( د ) ٣٤٥٠ متر.

(هـ) ٩٠٥ متر.

ب- أقصى وزن للسير على الجسر وأقصى سرعة :-

ويعتبر أكبر وزن لعربة نقل متكاملة بما فيها الحمولة لا يزيد عن ٤٥ طنا والحمولة القصوى لكل محور ١٣ طن وبإرتفاع ٤,٥ متر، كما تتحرك السيارات بموجب الإستمارات الجمركية المعدة لهذا الغرض من قبل البلدين أما بالنسبة لعربات النقل فإنها تتحرك بموجب الإستمارة الجمركية أو بموجب بيان الحمولة (المانافست)، أما الشاحنات الغير مسجلة بإحدى دول المجلس فتتحرك بموجب (دفتر مرور سياحي) ، كما تعتبر السرعة القصوى على الجسر لا تزيد عن ٨٠ كيلومتر / ساعة [٩] .

ج - الإستخدام :-

يعتبر جسر الملك فهد أحد المنافذ المستخدمة بصورة شبه مستمرة للمسافرين من وإلى دولة البحرين والجدول رقم (٣٩) يبين أعداد المسافرين عن طريق جسر الملك فهد في الأعوام (١٩٨٩-١٩٩٦)[١٠] وحركة السفر عليه.

٤- أما بالنسبة لحركة البضائع على الجسر فقد بلغت سنه ١٩٩٥م ٤٤٠٥٦١,٩٣٨ طن /متري، أما في سنه ١٩٩٦م فقد بلغت ١١٢٤١٦١,٠٦٨ طن /متري أي بزيادة قدرها ٦٨٣٥٩٩,١٣٠ طن/ متري أي بنسبة تقارب ٢٥٥%

---

[٩] المؤسسة العامة لجسر الملك فهد، ١٩٨٦م.

[١٠] دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.

المسافرين عن طريق جسر الملك فهد فى الأعوام (١٩٨٩م - ١٩٩٦م) (+)

( الجدول - ٢١ )

| التسلسل | السنه | عدد المسافرين | الزياده | النقصان | النسبه |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | ١٩٨٩م | ٣٠٩٩٨٧٢ | - | - | - |
| ٢ | ١٩٩٠م | ٢٠٣٦١٩٩ | - | ٦٣٦٧٣ | %٢ |
| ٣ | ١٩٩١م | ٣٦٤٨٦٥٢ | ٦١٢٤٥٣ | - | %٢٠ |
| ٤ | ١٩٩٢م | ٣٥٦٠٥٥٨ | - | ٨٨٣٩٤ | %٢ |
| ٥ | ١٩٩٣م | ٤٣١٥٦٣١ | ٧٥٥٠٧٣ | - | %٢١ |
| ٦ | ١٩٩٤م | ٥١٨٣٩٦٦ | ٨٦٨٣٣٠ | - | %٢٠ |
| ٧ | ١٩٩٥م | ٤٧٣٣٦٣٠ | - | ٤٥٠٣٣٦ | %٩ |
| ٨ | ١٩٩٦م | ٤١٧٨٣٠٣ | - | ٥٥٥٣٢٧ | %١٢ |

**(+) دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦م، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.**

# الفصل الخامس

## وسائل النقل الحالية ووسائل النقل المقترحة

# الفصل الخامس

## وسائل النقل الحالية ووسائل النقل المقترحة

### ٥-١:أسطول النقل الثقيل :-

لقد ظهر من الفصل السابق أن حجم الأسطول الممفترض قيامه بعمليات النقـــل فـــي دولة البحرين يصل إلى ١٧٨٤٣,٢ عربة نقل من مختلف الأحجـــام ، ونظـــراً لكـــون دولـــة البحرين ذات مساحة لا يتخللها أي أنهار حيث تبلغ أراضي البحرين مجتمعة ٦٨٧,٧٥ كيلـــو متر مربع ، فنجد أن الأسطول البري الحالي هو القائم بجميع العمليات المتعلقة بالنقل الداخلـــي ويعتبر ذلك وسيلة نقل متفردة أي لا يشترك معه أي وسائل نقـــل أخـــرى . وعـــدد وحـــدات الأسطول المتبقي هذا يدخل في تكوينها عربات نقل ونظراً أن كل عربة نقل ثقيـــل يقابلـــها ٣ عربات نقل خفيف لإستكمال العملية اللوجسيتية للبضائع المتداولة فإن ذلك يعني إستبعاد النقـــل الخفيف والذي يقوم بالتوزيع أو التجميع في النقاط الخاصة بذلك أي أن :-

عدد العربات = عدد العربات المختلفة - عدد العربات النقل المشترك

حيث أن عدد عربات النقل المشترك - عدد عربات النقل المشترك بعد الفاقد

= ١٧٨٤٣,٢ - ٥١٣٢

= ١٢٧١١,٢ عزبة نقل ثقيل

كما أن عربات النقل المستخدمة للمقاولات والتي عادة ما تقوم بنقل المواد المختلفة من نقاط التوزيع إلى نهايات خطوط النقل لمثل هذه البضائع المستخدمة في الإنشـــاءات المختلفـــة يمكن إخراجها من الأسطول المتبقيي و هي :

= عربات النقل الثقيل - عدد عربات النقل المستخدم للمقاولات بعد المفاقيد

=١٢٧١١,٢-٣٥٣

= ١٢٣٥٨,٢ عربة نقل ثقيل

وهذا الناتج يتكون من عربات نقل وهي الصغيرة والكبيرة منها وهي تعادل نسبة ١ : ٢ لإستكمال العملية اللوجيستية.

∴ العدد المتبقي هو :

= ١٢٣٥٨,٢ – ٨٢٣٧ = ٤١٢١,٢ عربة نقل نقيل.

**٥-٢: طاقة النقل لأسطول عربات النقل الثقيل :-**

لحساب طاقة النقل لهذا الأسطول سنوياً بأسلوب التشغيل الأمثل وفي إتجاه واحد

= [(عدد عربات الأسطول / ٢) × عدد الدفعات اليومية × أقصى حمولة

× عدد أيام العمل الرسمية] x الشوارع المتصلة بالميناء

= ١٦,٦٦٢,٤٥٨ طن / سنه

أي ان طاقة النقل للطرق الحالية في الإتجاه الواحد هي:

= (م ط × ع ع ن × ع ر ي × ع س × ق ح) × ش م م

حيث :-

م ط : متوسط الطول بالكيلو متر الطولي.

ع ع ن : عدد عربات النقل للكيلو متر الطولي.

ع ر ي : عدد الرحلات اليومية.

ع س : عدد أيام العمل الرسمية في السنه.

ق ح : أقصى حمولة مسموح لها بالمرور.

ش م م : الشوارع المتصلة بالميناء.

= (٢٠ × ٢ × ٣ × ٢٤٩ × ٣٢,٥) x ٣

= ٢,٩١٣,٣٠٠ طن متري / سنه.

**وهذا يؤدي إلى أن :-**

الأسطول الحالي قادر على تداول البضائع الموجودة في الإتجاهين في الدولة ولكن هناك ضغط على الطرق يعادل ٣٠٠% من المفروض حركته على هذه الطرق.

## ٥-٣: أهمية عملية النقل :-

تحتاج أي مؤسسة تجارية أو المصانع التي تعمل في الإنتاج السلعي إلى المعرفة التامة بعناصر متعددة أهمها عنصر تكاليف النقل وكذلك تعريف الناقلين بواسطه تحليل مستوى الخدمة المقدمة ، حيث ينظر لهذا العنصر على مدى إمكانية الناقل من تحقيق تسليم البضائع في الوقت المحدد والذي ينطوي على تنسيق عمليات النقل لتحقيق أفضل خدمة بأقل تكلفة مع المحافظة على الجودة في جميع مراحل النقل.

ونجد أن النقل يدخل في جميع مراحل العمل من توفير المواد الخام إلى مراحل التصنيع المختلفة إلى النقل داخل المصنع ومن ثم خروجه إلى المخازن الرئيسية ونقله إلى مناطق التوزيع وحتى وصوله إلى المستهلك. الشكل رقم (١) تبين ذلك.

ونجد أن المؤسسات التجارية أو المصانع هذه تتبنى عدة خطط إما من ناحية تحقيق خفض التكاليف وخصوصاً التوزيع والنقل أو شركات تسعى إلى تقديم مستوى خدمة معين والذي يؤدي بدوره إلى تخفيض ثمن السلعة للمستهلك أو شركات تضع نظام تحكم لتحقيق الأمان خلال الشحن وخلال مسار الشحنة[١] .

ولاشك أن دولة البحرين بتفرد واسطة النقل فيها والتي يكون فيها تكلفة النقل عالية جداً مقارنة بالوسائط الأخرى ، غير أن صغر المسافة المتوسطة المقطوعة تلاشى هذا الإرتفاع في التكلفة.

ولكن يعتمد النقل في دول العالم ونظم تطويره على القيمة الإقتصادية والتي تكون قيمة مضافة على قيمة ثمن المنقول ، بمعنى أن :

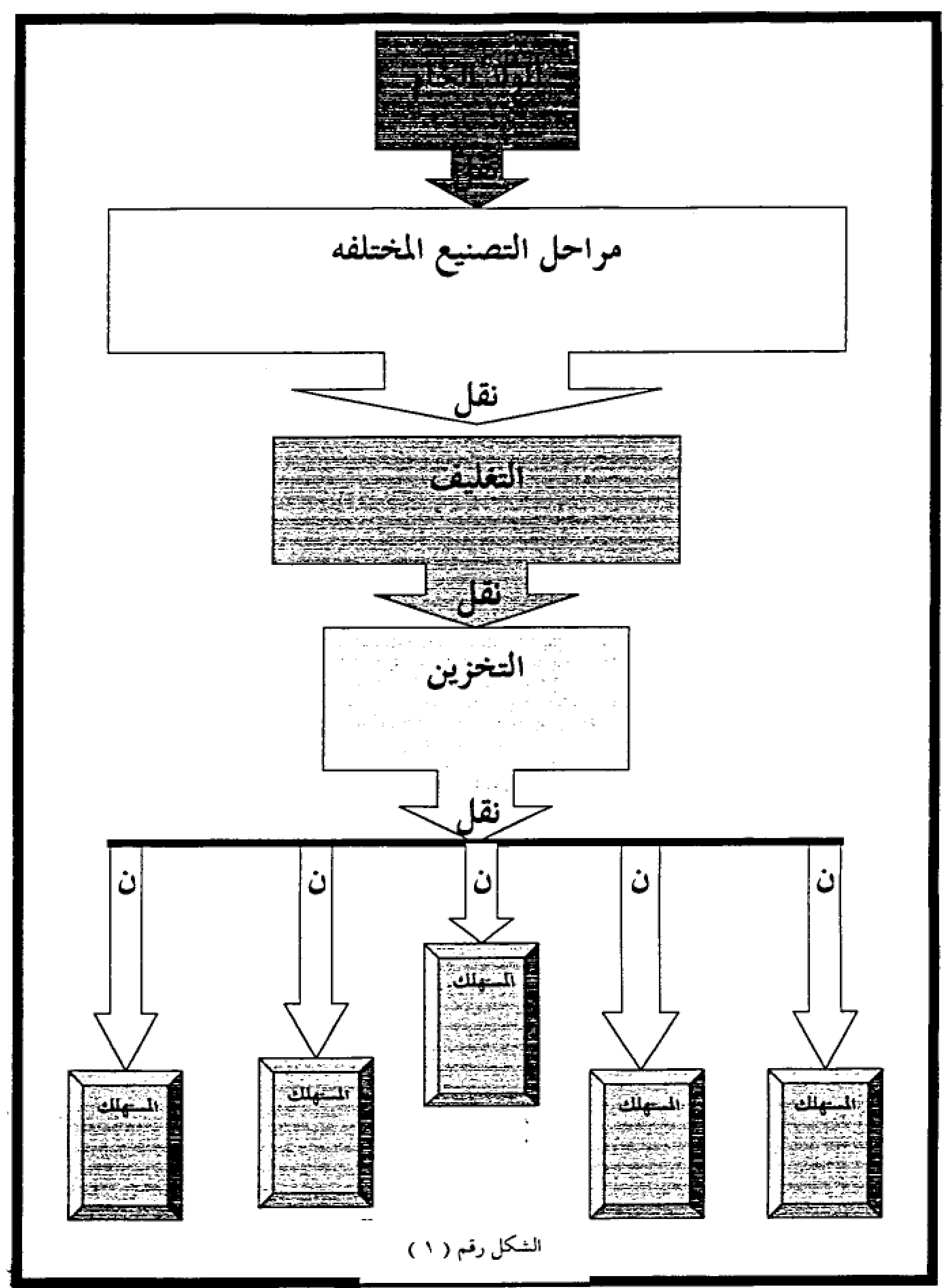
قيمة السلعة = س + ص

حيث س: قيمة المنقول.

ص: قيمة النقل.

---

[١] ميرا، محمد شفيق الصاوى، "اللوجستيات المعاصرة"، الأكاديمية العربية للعوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ١٩٩٧م( تحت الطبع ).


مراحل التصنيع المختلفه
نقل
التغليف
نقل
التخزين
نقل
ن
ن
ن
ن
ن
المستهلك
المستهلك
المستهلك
المستهلك
المستهلك

الشكل رقم ( ١ )

وكما سبق شرحه فإن النقل يشكل عنصراً أساسياً في عملية الإنتاج نظراً لتعدد مراحل النقل المختلفة، كما تصل قيمة النقل (ص) من ٥٥% إلى ٦٥% من قيمة المنقول في حالة النقل البري[٢] .

وبالتالي تكون تكلفة النقل عبئ زائد على قيمة المنتج ، أي لا يمكن أن تكون هذه التكلفة عنصرا مؤثرا في عملية التنافس في الأسواق ، وبمعنى آخر أن قيمة النقل أضيفت على السلعة دون حسابات عمليات التصنيع المتعددة ، أي لا يمكن التدخل في قيمتها حيث أنها ستضاف على السلعة بكاملها.

ولقد إلتفتت الدول الصناعية الكبرى لهذا الأمر من أجل تقليل قيمة المنقول بحيث لا تتنافس على الجودة ، ولكن بالنظر إلى وسيلة من وسائل النقل الرخيص بحيث يتم تخفيض قيمة السلعة وليس جودتها، في حين أن قيمة السلعة في النهاية يستطاع بها الدخول في مرحلة من مراحل التنافس.

وكمثال فقد قامت هذه الدول بعمل أكثر من نوع من أنواع النقل بحيث يمكن إضافة السكك الحديدية كعنصر هام للنقل ، هذا بالإضافة إلى النقل النهري إن وجد حيث أن القيمة النهائية لقيمة المنقول بعد إستخدام هذين العنصرين من النقل تحقق قيمة أقل (ص) لتصل إلى ٢٠% من قيمة المنقول.

فبإدخال عنصر نقل جديد تم تحقيق خفض في قيمة المنقول ليصل إلى ٤٠% لمجرد أن عنصرين من عناصر النقل قد أضيفا ، مع حساب أن المنقول لم تمس جودته ، إلا أن التكلفة هنا خفضت في قيمة النقل.

أي أنه إذا كانت قيمة المنقول = س + ص

فإن (س) تظل على ماهية عليه في حين أن (ص) تصل إلى ٦٠% من قيمة (س)

إذن قيمة المنقول = س + $\frac{\text{س} \times ٦٠}{١٠٠}$ في حالة النقل البرى

أما إذا تم إدخال عنصر النقل بالسكة الحديد فإن قيمة النقل سوف تنخفض من ٦٠% إلى ٢٠% وهذا يحقق طفرة للدخل القومي للبلاد.

---

(٢) صالح، د. عبد الوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ( تحت الطبع ).

## المؤثرات التي تؤثر على اختيار واسطه النقل

تكلفه واسطه النقل

نوعيه خدمات النقل

الاحتياجات الاستثماريه

مسافه النقل

التجهيزات في المحطات الطرفيه

مدى ملائمه البنيه الاساسيه لوسائل النقل

التسهلات والامتيازات الحكوميه

الشكل رقم ( ٣ )

ج – او إستيعاب حجم ناقص يؤدى إلى التأثير السلبي والإيجابي ، حيث أن التأثير السلبي هو وجود مساحات من الأنشطة لا تستغل لعدم دراية السلطات في الميناء أو زبائنه أو عدم الإستفادة من طاقة الميناء ، أو يكون النقل في حالة عدم الإستفادة الكاملة منه.

أما التأثير الإيجابي فهو القدرة على الإستفادة من الطاقات الموجودة في صورة إمكانية إستيعاب وتطويق أي حاله طارئة ، ووجود مرونة في التخطيط الإقتصادي للدولة ، وسعى سلطة الميناء إلى جذب عملاء جدد للميناء لما يتمتع به الميناء من مرونة كبيرة في عمليات الشحن والتفريغ وخدمة الظهير – إذا ما سعى لذلك.

وبإدخال منظومة السكك الحديدية إلى دولة البحرين سوف يؤدي إلى زيادة قدرات الموانئ دون اللجوء إلى زيادة البنية التحتية والأساسية ، حيث أن سعة التخزين تكون أكبر بوجود المخزون من البضائع محملاً وفي مرة واحدة ، كما أن الغرامات الجمركية المدفوعة سوف تقل بصورة جذرية ، وسوف تقل نسبة الإرباكات لعدم وجود أسبابها مما يقلل آثاراً جانبية أخرى موجودة الآن في النقل بالعربات الثقيلة ، كما أن مرور هذا الكم من البضائع إلى جهات أخرى من منطقة الظهير التي من المؤكد تكوّنها في حالة إنشاء هذا الخط سوف تكون بسرعة تزيد عن ١٢٠ كيلو متر/ساعة نظراً لعدم إشتراك طريق النقل مع أي وسيلة أخرى وسوف تزيد هذه السرعة حسب التشريعات المرورية التي تطبق من قبل الدول المار خلالها الخط ، الشكل رقم (٤) يبين ذلك .

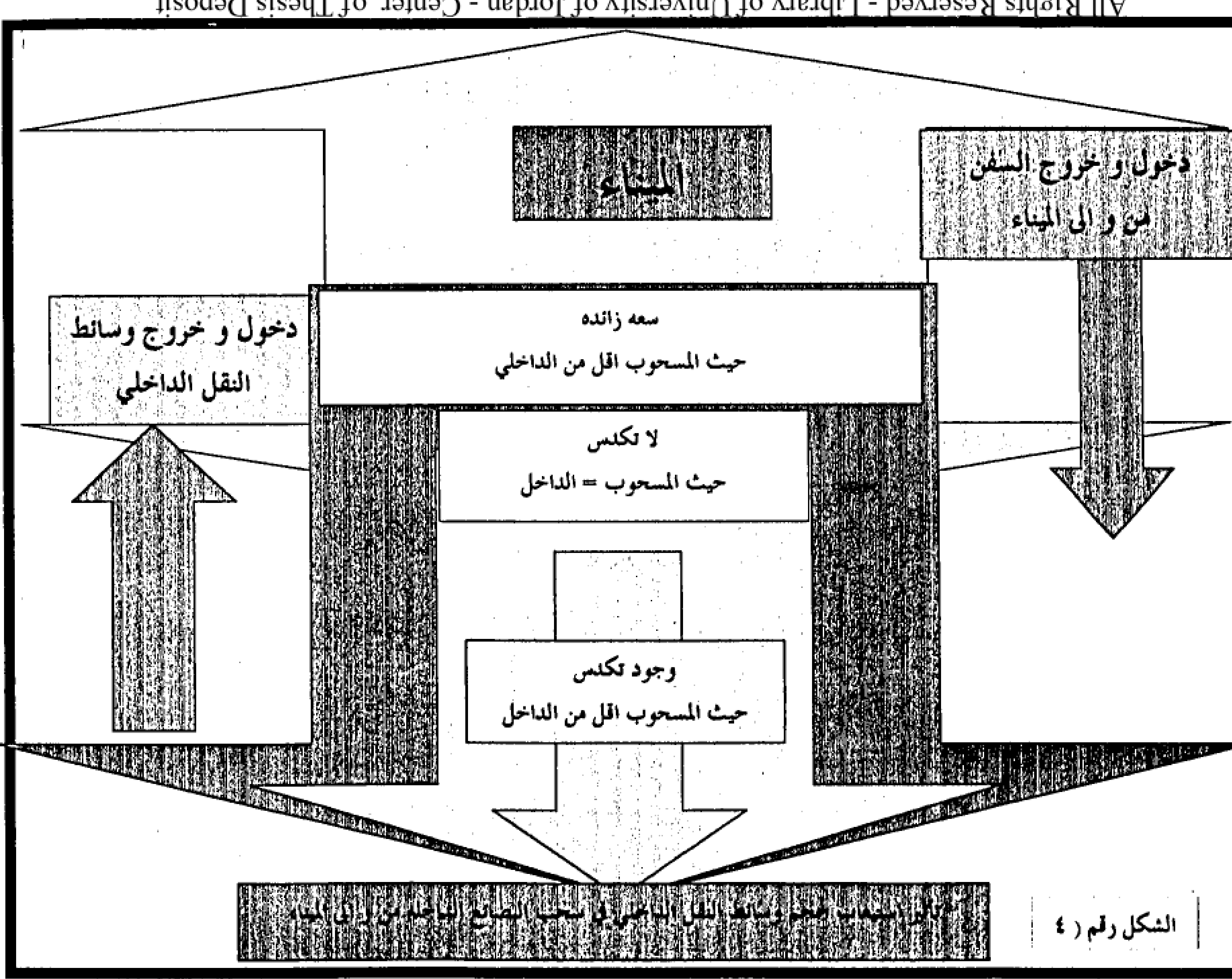
**<u>٥-٧: محددات كفاءه النقل :-</u>**

تبين اللوحة رقم (٦) العناصر التي يهتم بها كلٍ من الشاحن والناقل.

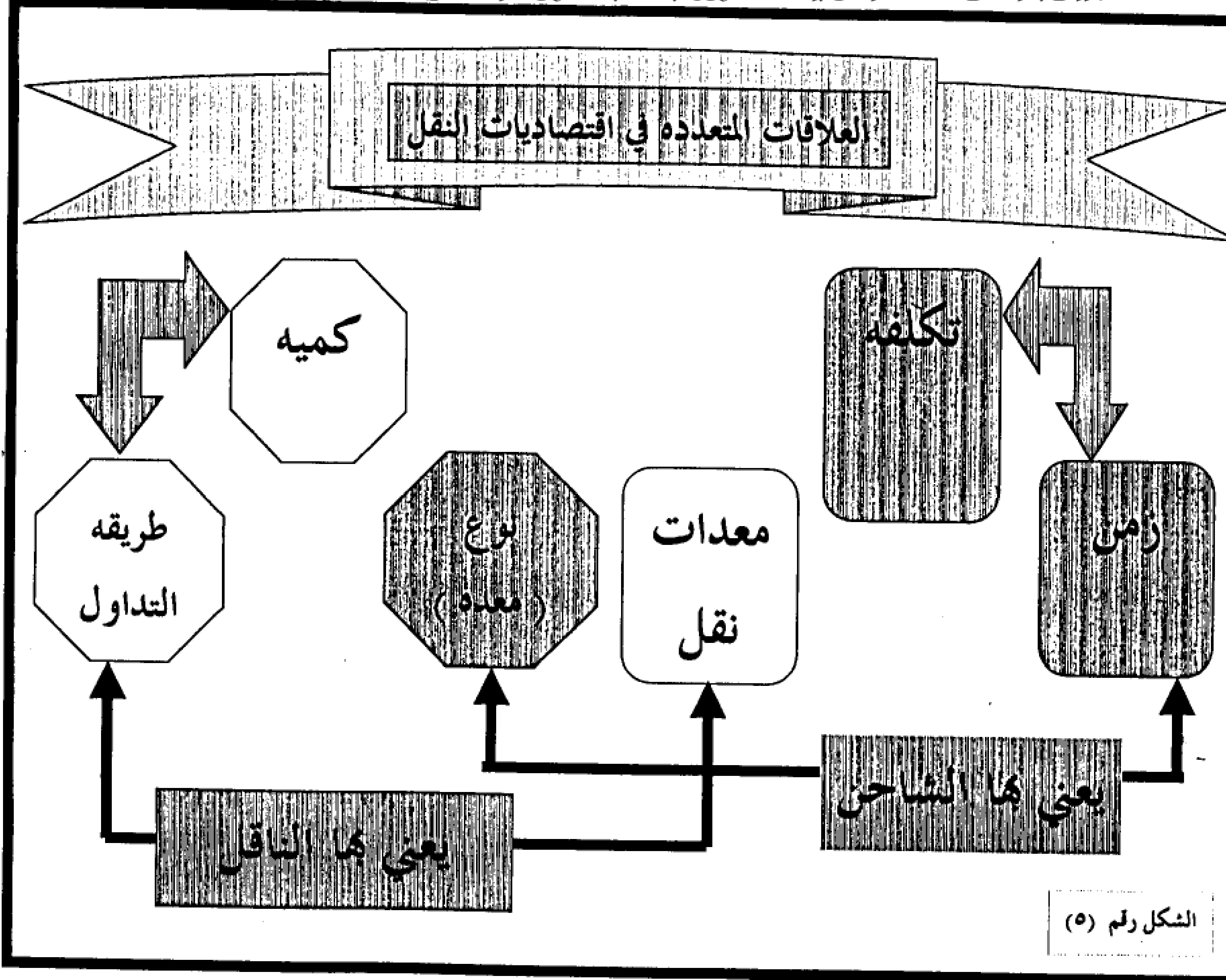
فنجد أن الشاحن دائماً يهتم بالعناصر التالية :-

- نوع وسيله النقل.
- الزمن.
- التكلفة.
- استلام السلع بالتوقيت المطلوب و بالحاله المرضيه .

أ- إن نوع الوسيله تعطي الشاحن الثقة المطلوبة للنقل ، والتي بدورها تستكمل متطلباته من حيث عدّة أشكال حيث أن كل نوع من أنواع وسائل النقل وفي مدى عمله سوف يؤدى إلى أكبر نتيجة مطلوبة من قبل الشاحن.


الميناء
دخول و خروج السفن
من و الى الميناء
دخول و خروج وسائط
النقل الداخلي
سعه زائده
حيث المسحوب اقل من الداخلي
لا تكدس
حيث المسحوب = الداخل
وجود تكدس
حيث المسحوب اقل من الداخل

الشكل رقم ( ٤ )


العلاقات المتعدده في اقتصاديات النقل
كميه
طريقه التداول
نوع (معده)
معدات نقل
تكلفه
زمن
يعني بها الناقل
يعني بها الشاحن

الشكل رقم (٥)

ب- أما الزمن فنجد أن سرعة النقل في دولة البحرين لم تزد عن ٤٥ كيلو متر/ساعة ، وهذا أقل بكثير من المتوسطات الدولية للنقل ، أما خارج نطاق البحرين فنجد أن أكبر نقطة يعمل فيها النقل البري بعربات النقل الثقيل لا تتخطى مدينة الدمام بالمملكة العربية السعودية ، غير أنه بالسكة الحديد يمكن أن تصل إلى أقصى مدى سواء إلى دمشق أو إلى مصر عن طريق إيجاد وصلة بخط قطار الشرق السريع.

ج - بالنسبة للتكلفة فإن أي شاحن سوف يحاول بقدر المستطاع الإستفادة من هذا الخط ، حيث أنه يمكن شحن وتفريغ متطلبات زبائن عدّه قد يكونوا من المملكة العربية السعودية ودولة البحرين ، ومن المأمول أن يوجد خط بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط يعوض فيه عده أيام إبحار وكذلك رسوم قناة السويس ، وخط سوميد أكبر دليل على تأييد هذه الفكرة ، كما يغطي ذلك عنصر الزمن أيضاً.

وبالنسبة للعناصر التي يهتم بها الناقل فنجدها :-

- الكمية.
- معدات التداول.
- وسائل النقل النقل.
- التكاليف التي تمكنه من تحقيق ربح و امكانيه المنافسه في السوق.

أ- فالناقل يحاول دائماً إيجاد كمية تستوعبها وسائط النقل المتوافرة لديه لعدم تكون الهدر في القدرات المتوفرة من جهه ، وعدم إجباره على رفع رسوم النقل الذي قد يؤدي إلى حرمانه من زبائنه.

ب- أما طريقة التداول وهي المعدات المستخدمة في وضع البضائع على المعدّة وتفريغها في محطاتها ، ويمكن تغطية هذه النقاط عن طريق التسويق الجيّد للقدرات المتاحة في النقل لديه.

ج - بالنسبة للمعدات ، فالتقنية الحالية توفر عدم الحاجة إلى إستثمارات كبيرة خصوصاً في حالة الحاويات، كما أشرنا سابقاً ، ويمكن أن يتم تحقيق المرونة في حالة إستخدام النقل بالسكة الحديد المقترح وذلك بمنحه مرونه أكبر بإستخدام مقطورات محمّلة على عربات سكة حديد مسطحة و مثال لذلك :

TRAILER - ON - FLATCAR

(٦) CONTAINER - ON - FLATCAR

---

(٦) ميرا، د. محمد شفيق الصاوى، اللوجستيات المعاصرة، الأكاديمية العربية للعوم والتكنولوجيا والنقل البرى، ١٩٩٧م.

كما أنه هناك مقاييس مختلفة للقضبان في العالم و الوطن العربى وهى كالتالى(٧)

- المقياس العريض ١,٦ متر (روسيا/ الهند/ أفريقيا الجنوبية).
- المقياس الموحد ١,٤٣ متر (مصر/ بريطانيا/ معظم دول العالم).
- المقياس الضيق ١,٠٦ متر (إستراليا).

ويمكن ملاشاة الإختلاف في هذه المقاييس بتوفير عربات يمكن شحنها من على عربات النقل وشحنها على عربات ذات مقياس آخر كما هو في الإتحاد الأوروبى ، وهذا يوفر عدم محدودية النقل بالسكة الحديد وتوقف النقل عند حدود سياسية معينة كما في مصر والسودان مثلاً.

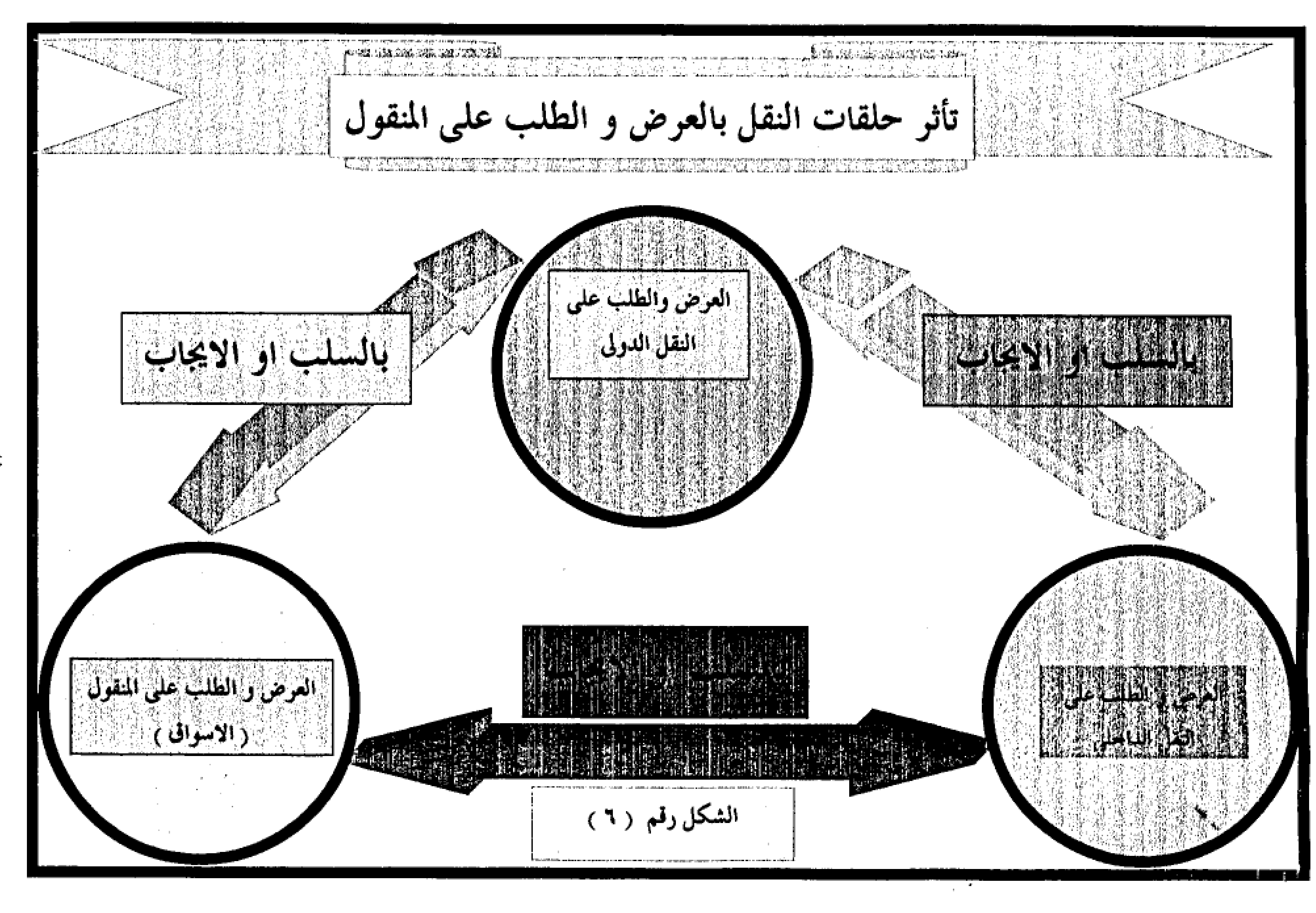
## ٥-٨: محددات العرض و الطلب على قطاع النقل الداخلي :-

وينظر الباحث من خلال هذه النقطة على ماهية تأثير النقل الداخلي على العرض والطلب على المنقول (للأسواق) والعرض والطلب على النقل الدولى ، وتبين اللوحة رقم (٧) مدى تأثير النقل الداخلي على الباقي (النقل الدولي والأسواق) ، حيث أن مجمل الدراسة هذه يتمركز على تأثير النقل الداخلي بالسلب والإيجاب على النقل الدولي. و طرح فكرة التعزيز لم يكن يتسنى للباحث جعل ميناء سلمان - كمثل للدراسة - في موقع منافس لباقي الموانئ إلا من خلال النظر بين إمكانيات النقل الداخلي بدولة البحرين ، إذ لابد من تعديل النقل المتفرد أي النقل البري - والنظر في تطويره بإدخال منظومة جديدة مستحدثة على الدولة ومن خلال النقاط السابقة تبين أن الطرق بشكلها الحالي لا تفي بالغرض في ذلك التعزيز المرتقب من الدراسة.

ويتبين من هذه النقطة المطروحة أن العرض والطلب على النقل الدولي سوف يتأثر تأثيراً مباشراً بإمكانيات النقل الداخلي المتاحة في أي مكان حيث بينت النقاط السابقة مدى تأثير قدرات الأسطول البري في إحداث التكدس أو النشاط العادي أو جعل الميناء منطقة جذب لزبائن جدد ، وبالتالي إستقرار الأسواق بتوفير إحتياجات السكان وإشباع رغباتهم من السلع المختلفة ، أو تحقيق المنفعة الزمانية والمكانية خارج الدولة . هذا بخلاف إلى ما تحتاجه الدولة من زيادة في الأسطول القومي للنقل بحيث يفي والزيادة السكانية المرتقبة.

---

(٧) عبده، د. سعيد، أسس جغرافية النقل فى الوطن العربي، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٤م.


تأثر حلقات النقل بالعرض و الطلب على المنقول
العرض والطلب على
النقل الدولى
بالسلب او الايجاب
بالسلب او الايجاب
العرض و الطلب على المنقول
( الاسواق )
الطلب على

الشكل رقم ( ٦ )

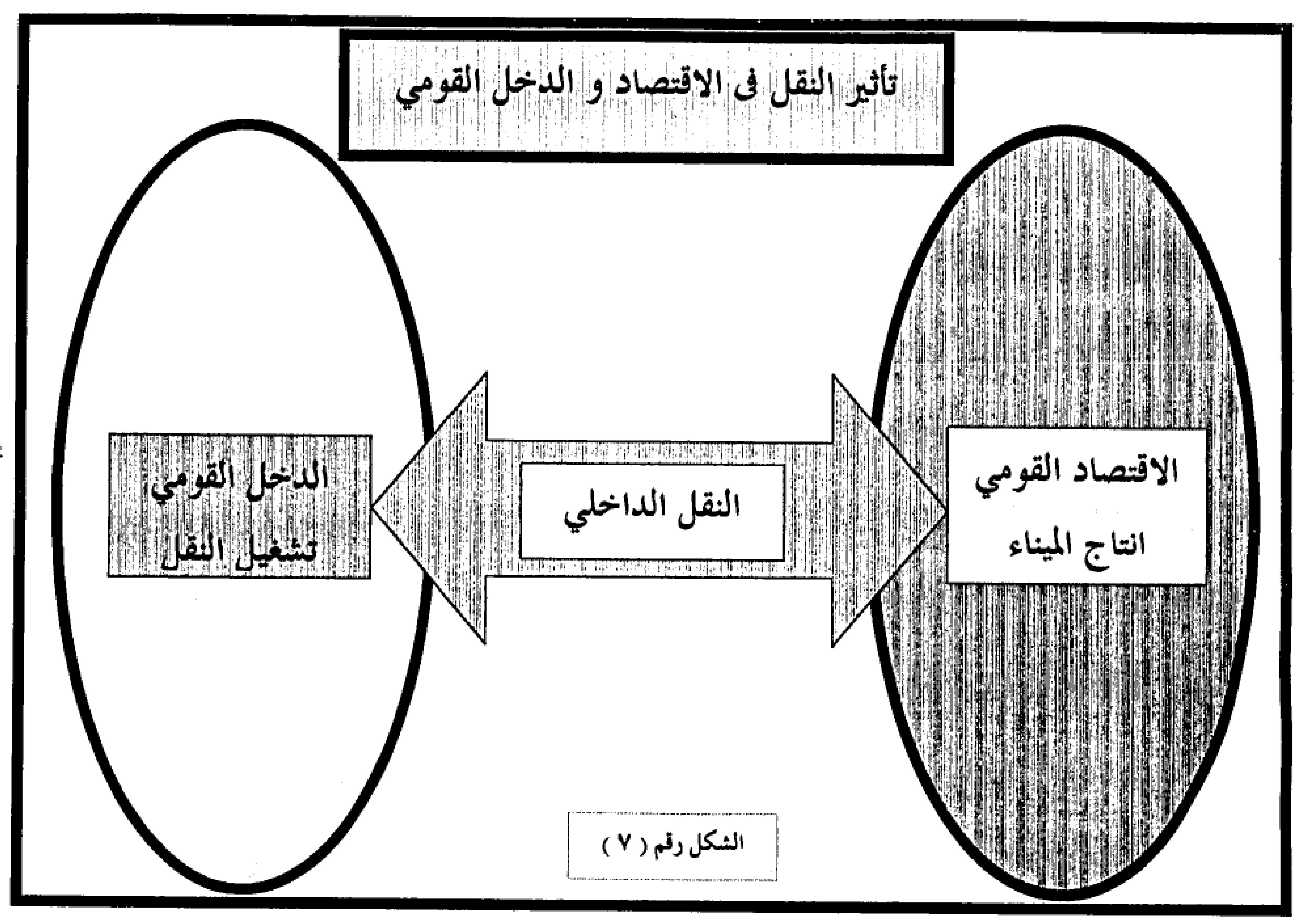
**٥-٩: تأثير النقل في الإقتصاد والدخل القومي :-**

يعتبر النقل حلقات متصلة لا يمكن الفصل بينها فكما سبق أن أشار إليه الباحث من مدى تكبد الأسطول الوطني لدولة البحرين من إستقطاع ٣٥% منه وهى عبارة عن فقد من حوادث مرورية ، أو إرباك لحركات المرور ، أو صيانة دورية ، أو حتى عدم القدرة على توفير قطع الغيار المطلوبة بعد مرور المدى الزمني الإقتصادي النقل الثقيل . كل ذلك يؤدى إلى إستنزاف لقدرات الدولة المادية سواء أكان مباشراً في شكل دفع تعويضات من جراء الحوادث الممكن حدوثها داخل الميناء أو خارجه ، وغرامات الإنتظار في حالة عدم القدرة على سحب المنقول الداخل إلى الميناء ، أو في صورة غير مباشرة لعدم إستيفاء الرسوم المقررة من قبل الناقلين الوطنيين ، وساعات التأخير من جراء قوافل النقل التي تمتد لتكون حتى ١١٨٨٢ قافلة/سنه فى طرق ٣ رئيسية نصيب كل طريق منها هو ثلث العدد المذكور في أحسن الأحوال ، ناهيك أن الطريق الواصل بين الميناء وجسر الملك فهد يتحمل الجزء الأكبر منها . وقد بين الباحث مقدار المبالغ المنفقة من الدولة في بناء وصيانة هذه الطرق التي لو زاد عمر أحسنها فلا يزيد عن ٥٠ سنه مع المواصلة على الصيانة الدورية.

- إذن فبإنشاء السكة الحديد سوف يكون ذو تأثير بالغ على زيادة إنتاجية هذه الموانيء (إقتصاد قومي) وكذلك تشغيل النقل الحالي (دخل قومي).

**٥-١٠: مقترح إنشاء خط السكة الحديد:-**

لقد بين البحث طبيعة أرض دولة البحرين ومدى إمكانية تحملها لمد الطرق المختلفة ، ومما سبق ومع مناسبه أرض الدولة لمثل هذه الخطوط نظراً لمكونات التربة وطبيعة الأرض والتضاريس ، فإن الخط المقترح هو عبارة عن طريق للسكة الحديد من ميناء جنوب الحد (المنطقة الحرة الصناعية) ومارأ بميناء سلمان (كمحطة رئيسية ومخترقاً الطريق الواصل ما بين ميناء سلمان وحتى المنطقة الجمركية لجسر الملك فهد وممتداً حتى أقصر نقطة إلتقاء بينه وبين خط السكة الحديد السعودى (الدمام/الرياض) و الىٰ جدّه ، أو بحث إمكانية إستخدام خط سكة حديد (دمشق/المدينة المنورة) كما هو موضح من الخريطة رقم (١٦) ، حيث يبيّن الخط الأسود المراحل الأولى لربط دول الخليج العربي ، ومن ثم توصيل هذا الخط المرتقب إلى آسيا عن طريق العراق وإيران وإلى أوروبا عن طريق تركيا وإلى شمال أفريقيا عن طريق مشروع قطار الشرق السريع المصري ويؤمن هذا الخط الإتصال بشبة الجزيرة العربية وإيجاد منافذ لدولة البحرين ليس فقط على الخليج العربى - حيث أنه قد


تأثير النقل فى الاقتصاد و الدخل القومي
الاقتصاد القومي
انتاج الميناء
النقل الداخلي
الدخل القومي
تشغيل النقل

الشكل رقم ( ٧ )

تؤدى أطماع أي دولة إلى السيطرة عليه – ولكن كذلك حتى بحر العرب عن طريق سلطنة عمان ، وإلى البحر الأحمر عن طريق المملكة العربية السعودية ، وإلى البحر الأبيض المتوسط عن طريق دول أولها جمهورية مصر العربية والجمهورية اللبنانية والجمهورية السورية ، وإلى أقصى المحيط عن طريق المغرب ماراً بدول المغرب العرب ويمكن من خلال دراسة الخريطة رقم (٥) بيان أن الخط المقترح سار بقدر الإمكان بالقرب من السواحل لما يتوفر بها من إستواء مطلوب لمثل هذه الخطوط.

# الفصل السادس

## الرؤيا المستقبليه للعائد المتوقع من إنشاء خط السكة الحديد في دولة البحرين

أمنها الداخلي أو الخارجي فالداخلي بزيادة إشتراك أكبر نسبة من السكان في الأنشطة المختلفة الإقتصادية والمتعلقة بهذا الخط أو خارجياً بإيجاد آلية بين الدول المحيطة لحماية مواردها الإقتصادية المشتركة[١] .

**٦-٤: الأثر في زياده الطاقه الانتاجيه للاقتصاد :-**

إن الدولة كانت وما زالت سباقة إلى التطور داخلياً حسب التطورات العالمية والتحولات الإقليمية والبيئية ، وفي ظل العولمة فإن الدوله بتبنيها مثل هذا المشروع سوف تكون حلقة إتصال مهمه بين دول العالم والشرق الأوسط ، وبدلاً من أن تتبنى هذه المهمه دولة مثل إسرائيل كما حدث في قمة عمان الإقتصادية والورقة المقدمة من قبلها[٢] ، فالأولى أن يقوم بذلك دولة عربية لها قدرة من المصداقية مع الدول العربية والإسلامية وبذلك تكون الدوله سباقة إلى إنتهاج إيجابيات الأنظمة الجديدة مثل عولمة الأسواق ، وتدخل في هذا النظام بقوة وثبات يؤدي بها إلى تطبيق الآليات الجديدة وتطوير وإستحداث آليات عمل جديدة تتوافر بتوفر هذه المشروعات التى تساعد على زياده كفاءه راس المال الاجتماعي تؤدى إلى تطوير المنطقة وإيجاد مصادر أخرى للدخل لتخفيض تكاليف الانتاج مما يؤثر على زياده الطاقه الانتاجيه فضلا عن تحقيق علاقه التبعيه الاقتصاديه لدوله البحرين.

**٦-٥: أثر إنشاء الخط على الأمن الداخلي :-**

لقد سبق أن بين الباحث نسبة النمو التي تصل إلى ٣,٦% وما يجب أن يواكبها من نمو إقتصادي يصل إلى ٣ أضعاف هذه النسبه[٣] ، وبتبني مثل هذا المشروع سوف يؤدي إلى نمو إقتصادي يواكب النسبة المطلوبة ويمتص الأيدي العاملة التي من المرتقب ظهورها في سوق العمل كنتيجة طبيعية للزيادة المرتقبة.

**٦-٦: التقدم الإقتصادي :-**

سوف يؤدي المشروع إلى قيام صناعات جديدة مرتبطة به سواء أكان بطريق مباشر، حيث ستأخذ مصانع مثل الألومنيوم ومصانع الحديد منأى جديد لتوفير متطلبات هذا الخط،

---

[١] الملحق (ز) يبين فقرات من البيانات الختامية لدورات المجلس الأعلى ويحدد إطار العمل المشترك والتعاون الإقتصادي بين دول مجلس التعاون.

[٢] عبده، د. سعيد، جغرافية النقل في الوطن العربي، القاهرة مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٧م.

[٣] زكي، د. رمزي، الإقتصاد السياسي للبطالة - تحليل لأخطر مشكلات الرأسمالية المعاصرة، عالم المعرفة، أكتوبر ١٩٩٧م.

كما سيؤدى هذا المشروع إلى تنويع مصادر البضائع المختلفة للدولة حيث ستكون ملتقى للبضائع القادمة من انحاء العالم كما سيؤدي المشروع إلى تأثيرات إيجابية فيما يتعلق بتوفير المواد الخام المتعلقة بالصناعة بصفه عامه ، وكذلك توفير فرص إقتصادية أفضل وتعزيز الوضع الإقتصادي لتلك القطاعات، كما سيساعد المشروع على تحقيق درجة أعلى من الإكتفاء الذاتي في مجال تأمين السلع الإستهلاكية خصوصاً من ناحية التكلفة الكلية ، كما يساعد المشروع على دعم القدرة التصديرية والإنفتاح على السوق العالمي ، وبالتالي تعزيز قدرة البحرين على الإستجابة لمتطلبات الإتفاقيات الإقتصادية الممكن نشاتها في هذا المجال ، كما يساهم المشروع على تحقيق الإصلاح الإقتصادي ، وكذلك تحقيق وفورات إقتصادية للدوله.

## ٦-٧: اثر المشروع على الدخل القومي :-

إن بإنشاء هذا المشروع سوف يحد من التضخم وتحقيق زيادة الإيرادات العامة ، وكذلك الحد من العجز في مصادر التمويل . وقد تم وضع الموازنه العامة للدولة لسنتي ١٩٩٩م – ٢٠٠٠م وقد بلغ العجز فيهما ٣٢٠ مليون دينار. كما سيؤدى المشروع إلى تشجيع الإدخار والإستثمار المحلي والتي تجنب الدولة القروض لتغطية العجز سواء أكان على المستوى المحلي أو الخارجي وكذلك الأعباء المالية الخاصة بالمشروع . كما سيؤدي إلى الإعتماد على الذات في تمويل البنية الأساسية للمشروع مع مشاركة الدول الخليجية العربية في الأجزاء الخاصة بها ، وكذلك في الإعتماد على الذات في تشغيل المشروع حيث أن الفترة اللازمة في البناء وتوفير المستلزمات الخاصة بالمشروع سوف تستخدم في تدريب الأطقم البحرينية ولرفع مستوى التشغيل خلال تلك الفترة من قبل الشركات ذوي الخبره ، كما أنه يمكن الإستعاضة عنهم بتوفير خبرات من الدول العربية وخصوصاً جمهورية مصر العربية التي تزيد فيها الخبرات عن ١٤٠ سنه في هذا المجال.

## ٦-٨: البعد الفني للمشروع :-

نجد أن أرض دولة البحرين ملائمة جدا لإنشاء مثل هذا المشروع ، كما أن إمتداد هذا المشروع في أراضي البحرين لن تزيد عن ٢٥ كيلومتر في حين إن إمتداده إلى جسر الملك فهد سوف يحتاج إلى دراسة أكثر تفصيلا مما تضمنه هذا البحث.

كما أن مصادر الطاقة لإنشاء المشروع متوفرة وبغزارة نظراً لما تتمتع بـه المنطقـة من ثروات نفطية سوف يكون إستخدامها أجدى في المنطقة من بيعها بأسعارها الحاليـة التـي وصلت إلى ٨,٥ دولار فقط عام ١٩٩٩م ، كما أن إنشاء محطات كهربائية أو خلافه سـوف يكون بتكلفة أقل إذا ما وفرت من السوق العربية حيث أن التقنية اللازمة بـاتت متاحـه فـي المنطقة ولا يستدعي ذلك شراؤها من مصادر اخرى ، أما بالنسبة للتقنية اللازمة في الإنشـاء فقد سبق الإشارة إلي توفرها في السوق المصرية ، ويمكن توفير بعض متطلبات الإنشاء مـن دولة البحرين ذاتها ، لوجود المصانع الخاصة بذلك ، والإستفادة من الدراسات الموجودة فـي الدول العربية ، وجمهوريه مصر العربيه قادرة على إمداد المشـروع بكفـاءات عاليـه ، وبذلك تتوفر الخبرات العربية الإستشارية فى دراسة الأبعاد الفنية للمشروع .

## ٦-٩: اثر المشروع على البيئه :-

إن التوزيع الطبيعي للثروات قد حبى الدولة والمنطقة بثروة النفط ، مما يؤكـد توفـر تكاليف متدنية للطاقة اللازمة للتشغيل ، كما انه من الممكن من خلال المشروع المحافظة علـى البنية الأساسية للطرق الموجودة في البحرين دون زيادة الإسـتخدام الغـير علمـى والغـير مدروس لهذه الطرق ، ولن يكون هناك قرارات في حينه بل قرارات مخطط لها . كما أنه لـن يكون هناك أي مساس بالبنية الأساسية للمناطق المملوكة التي تقع في مكان بناء مثـل هـذا المشروع ، كما يتوفر عنصر أمان عالي أثناء التشغيل إذا ما قورن بالطرق البرية ، كمـا أن الطبيعة الطبوغرافية والجيولوجية تلائم إنشاء هذا المشروع من المنظـور البيئـي ، ويمكـن ملائمة المشروع في حالة بناء وسائل حماية صناعية حول الخط لقيام مجتمعـات عمرانيـه و زراعيه دون المساس بها . ونجد أن طبيعة التربة والرياح بمنطقة المشروع وعلـى طـول الجسر تساعد على الإبقاء على البنية الأساسية للمشروع وبصيانة إقتصادية والمشروع في حـد ذاته لا يؤثر على المشاريع المناظرة - إن وجدت - من حيث الكمية المنقولة والجودة خـلال جميع مراحل النقل ، كما أن المشروع يؤدى إلى تطوير أسـاليب إنتاجيـة جديـدة وتطويـر للمناطق المحرومة. بذلك نجد ان انشاء السكه الحديديه سوف يزيد مـن المنفعـه الزمانيـه و المكانيه لكثير من اقاليم الدوله بالقدر الذي يساهم في رفع المستوى الاجتماعى و الاقتصادي و كذلك المحافظه على البيئه باستغلال الموارد المتاحه بكفاءه عاليه بالقدر الـذي يسـاعد علـى التنميه الحضاريه للبيئه البحرينيه.

**٦-١٠: اثر المشروع على العماله الوطنيه :-**

إن مثل هذه المشاريع العملاقة سوف تؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة بدولة البحرين ، والتي هي في أمس الحاجة لها ، حيث سيساعد المشروع في إمتصاص البطالة وكذلك البطالة المقنعة ، كما أنه في حالة طرحه بصورة علمية على مستوى الدولة والمنطقة سوف يجد تفاعلا ايجابيا لدى الرأي العام سواء أكان على المستوى الإقليمي أو العربي وهذا معروف حيث أن الوطن العربي يسعى جاهداً لتكوين السوق العربية المشتركة وذلك سيؤدى إلى إقبال جماهيري في المشاركة في إنشاء المشروع ، كما أن المشروع يرتبط بمزايا صحية حيث يخفف التلوث الناتج من عربات النقل الذي يصل إلى ٦٠% داخل المدن وكذلك المزايا الإجتماعية والتعليمية التي تجعل البحرين منطقة جذب ويفتح مجال جديد في خطة البحرين نحو جعل البحرين مركز عربياً رائداً في مجال التدريب ، كما يمكن الإستفادة من السياسات الإجتماعية التي تصادف إنشاء المشاريع العمرانية أثناء التخطيط لمثل هذه المشاريع مستقبلاً وتكون مصادر غنية للمعلومات في حال الحاجة لمثلها . وهذا المشروع سوف يؤدي إلي إنماء القدرات الإدارية والتنظيمية لدى المواطنين على نحو يجعل العائد الإجتماعي المرتقب له على أعلى مستوى لما يتطلبه مثل هذا المشروع من دقة عالية في التشغيل والسيطرة المطلوبة لإنجاح هذا المشروع.

**٦-١١: اثر المشروع على التقدم الثقافي و العلمي :-**

هذا المشروع سوف يساعد بصورة أساسية في إكتساب قدرات مهنية لم تكن متوفرة من قبل العاملين مما يعني مساهمته في تنمية المهارات الحرفية واليدوية الجديدة المرافقة لهذا المشروع كما سيساعد في تطوير أنماط الإتصال السائدة وتطوير العادات والتقاليد إلى الأفضل لما يترتب عليه من إلتزامات أخلاقية وسلوكية لتأدية المطلوب ، كما يحدث نوع من التمازج بين أبناء البحرين ودول المجلس العربية الخليجية والدول العربية. و يساهم في تحقيق مزيد من الإنفتاح الإقتصادي على العالم وإلى تطوير التقنيات الحالية أو المصاحبة والتطوير المعلوماتي ، كما أنه يؤدي إلى نقله حضارية ويعزز السلوك العام ويرتقي به.

## ٦-١٢: البعد القومي :-

سوف يؤدي هذا المشروع إلى زيادة الناتج القومي الإجمالي حيث بين الباحث فيما سبق أثر النقل في الإقتصاد والناتج القومي ، كما سيساهم في تخفيض التكلفة الإجمالية للسلع حيث أن طبيعة المنطقة تستدعى جلب معظم إحتياجاتها من الدول المحيطة ، وقد تم تبيان أن دولة البحرين تستورد سلعها المختلفة من ١٦٨ دولة مختلفة كما أنه سوف يؤدي إلى توليد مصادر للدخل القومي ويقلل الحاجة إلى الإعانات الخارجية أو الداخلية في صورة الدعم المالي الحكومي. كما يساهم في التقدم الفني والتقني وتحقيق تنمية شاملة مستديمة على مستوى الدولة والدول المحيطة وعلى رواج العمالة اللازمة لجميع مراحل المشروع . كما أنه سيؤدى إلى دعم روح المنافسة والإنفتاح على العالم المتغير وإلى التكامل بين مشاريع النقل الأخرى فى دول مجلس التعاون.

## ٦-١٣: البعد العمراني :-

سوف يساهم المشروع في تحقيق عملية التكامل لشبكة المواصلات والطرق في دولة البحرين ، وكذلك تعزيز شبكة الإتصال والمواصلات مع دول المجلس والدول العربية الأخرى ، وإلى تحسين نوعية الحياه في المناطق العمرانية التي سوف يمر بها كما سيؤدى إلى تطوير الأداء الفعلي للموارد البشرية بمعنى تنمية المهارات والمعارف المختلفة الخاصة والمصاحبة للمشروع ، وإلى تطوير الأداء المحتمل للموارد البشرية بمعنى تنمية الإتجاهات والدوافع والقيم والمعتقدات خصوصا مع توفر الأوامر الإسلامية في أداء وتميز العمل من قبل القائمين به كما يساعد في تطوير القدرات البشرية في ضوء مفاهيم الجودة الشاملة بمعنى التدريب والتطوير المتواصل وأحداث التغير المناسب لمحيطات البيئة المحلية والعالمية الحالية والمنظورة وكذلك تطوير المجتمع المدني .

## ٦-١٤: البعد السياسي :-

إن القيام بمثل هذا المشروع لابد أن يصاحبه دعم الشرعيه للنظام وكذلك تعزيز المشاركة الشعبية من البحرين أو الدول المحيطة وتحقيق الإستقرار السياسي والولاء للدولة خصوصا أنها تقوم بإشباع الرغبات لدى مواطنيها ، ويؤدى كذلك إلى تعزيز صورة دولة البحرين في الخارج ويدعم من المكانة الإقليمية والدولية لها ويؤدي إلى درجة أعلى من الوعي السياسي وتحقيق القدرة على إنشاء مجتمع جديد، وبناء نموذج لمشروع قومي شامل

ومتكامل كما أنه يعزز القدرة على التخطيط الإستراتيجي والإقليمي والتطوير التنظيمي ويدعــم التكامل والهوية الحضارية . ونهاية قيامه يدعم القدرة التفاوضية للبحرين في مشاريع التعــاون الإقتصادي الدولي .

# الفصل السابع

## النتائج والتوصيات

# الفصل السابع

## ٧-النتائج والتوصيات

### ٧-١: النتائج :-

من البحث و التحليل و الدراسه السابقه توصل البـــاحث للنتــائج التاليه :

أ- الطرق البريّة في الوضع الحالي مكدسه باكثر من ٣٠٠% من طاقتها.

ب- لايمكن زياده عدد السيارات المستخدمه في النقل البري نظرا لعدم اســـتيعاب الطرق لكثافه جديده .

ج - استيراد السيارات ذات حمولات نقل كبيره يكلف الدخل القومي يؤدي زياده تكلفه الاستيراد

د - ربط البحرين بالسكة الحديد ( خط الدمام - الرياض ) كمرحلة أولى سوف يؤثـر بالإيجاب على الإقتصاد البحريني حيث أن إنخفاض النولـــون سـيجعل الأسـعار تنخفض دون شك.

هـ- إن وجود ميناء جدة وإمكانية مشاركة البحرين مع المملكة العربية السعودية فـي إنشاء خط سكة حديد بين الرياض وجدة سيجعل لميناء ســلمان بعــدا إسـتراتيجيا عظيما و كذلك لميناء جدة.

و- يمكن جعل ميناء سلمان ظهيرا لميناء جدة والعكس صحيح.

ز- يمكن إستخدام كل من ميناني سلمان وجدة كموانيء بديلة في حالات الطوارىء.

ح- يمكن إستغلال المنفق على تحديث الأسطول البري أو خلق نظم أخرى في وضـع اللبنة الأولى في خط السكة الحديد.

ط- تكلفة البنية الأساسية للسكك الحديدية أقل بكثير من خلق بدائـل أخـرى لتسـهيل عمليات النقل الحالية وفي المستقبل.

## ٧-٢: التوصيات :-

### أ- التوصيات في الوقت الحاضر :-

(١) المحافظة على الحجم الحالي للأسطول الوطني البري وتوزيع حركة النقل على باقي الطرق الرئيسية لتقليل الضغط على شوارع الميناء.

(٢) تجديد الأسطول الوطني البري بصفة مستمرة ومدروسه حتى يتمكن من مواجهة المتطلبات الخاصة بالنقل دون زياده الجهد على شبكه الطرق في صورتها الحاليه.

(٣) ادخال التحسينات الانشائيه المناسبه للطرق المستخدمه للنقل حتى يمكن زياده المنقول دفعه واحده .

(٤) إنشاء مناطق تجميع البضائع خارج حدود المدن من أجل تقليل كثافة المرور على الطرق الحالية.

(٥) إنشاء طرق جديدة دائرية تمكن من زيادة السرعة الخاصة بعربات النقل.

(٦) تخصيص طرق خاصة لسير عربات النقل دون السيارات الأخرى.

(٧) زيادة عدد فتحات الخروج من ميناء سلمان بحيث يمكن خروج البضائع بأقصر الطرق.

(٨) وضع تخطيط جديد للنقل داخل الدولة بحيث يسمح لها تدعيم مركزها التجاري على مستوى اقليمي.

(٩) نظرا لقصور قنوات التمويل الداخليه في الدوله بسبب انخفاض اسعار البترول و كذلك نضرا لان العائد الاقتصادي لتدعيم هذا المرفق سوف تستفيد منه جميع الدول الاقليميه فيمكننا اقتراح طرح اسهم و سندات تمويل هذا المشروع من خلال البنوك الاقليميه بحيث يتم انشاء شركه اقليميه تقوم بتمويل و اداره هذا المرفق .

### ب- التوصيات المستقبلية :-

(١) بناء خط سكة حديد كما هو موضح بالبحث.

(٢) دراسة مسار خط السكة الحديد الذي يمكن إنشاؤه من أجل تخفيف الضغط على الشوارع الرئيسية بدولة البحرين.

(٣) وضع الأسس العلمية السليمة لربط ميناء سلمان بالدمام عن طريق السكك الحديدية.

(٤) المشاركة في إنشاء خط السكك الحديدية بين الرياض وجدة وحتى يصبح ميناء جدة ظهيراً لميناء سلمان والعكس صحيح ( و لاكتساب الخبرات المطلوبه ).

(٥) يمكن تقسيم مشروع ربط ميناء سلمان بجدة إلى مشاريع صغيرة حتى يمكن تنفيذها مرحلياً.

(٦) تكلفة إنشاء خط السكك الحديدية محدود إلا أن العائد منها غير محدود لدولة البحرين والدول الأخرى من جميع النواحي الإقتصادية والإجتماعية والسياسية... إلخ.

(٧) الإتصال بالدول المصنعة او ذات الخبره في مجال السكك الحديدية من أجل تصميم سكك حديدية مناسبة للعبور فوق جسر الملك فهد.

(٨) وضع خريطة جديدة لدولة البحرين وإظهار كيفية النقل من ميناء سلمان إلى ميناء جدة والعكس صحيح.

(٩)يستطيع الباحث أن يقدم دراسة متكاملة أخرى عن إستخدام السكك الحديدية في دولة البحرين.

# الملاحق

الملحق : أ /1

البيبلوغرافيا

الكتب : 1

| التسلسل | اللقب | الاسم و سنة النشر | اسم الكتاب | مكان النشر | دار النشر |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | أتكنسون | فيليب ( 1996 ) | ادارة الجودة الشاملة ( التغيير الثقافي - الاساس الصحيح لادارة الجودة الشاملة الناجحة ) | القاهرة | مركز الخبرات المهنية للادارة ( بميك ) |
| 2 | الأزهري | الدكتور محي الدين ( 1993 ) | بحوث التسويق - علم و فن | القاهرة | دار الفكر العربي |
| 3 | الببلاوي | الدكتور حازم (1998 ) | دور الدولة في الاقتصاد | القاهرة | دار الشروق |
| 4 | الجمل | المستشار احمد محمود ( 1998 ) | حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الاقليمية و المعاهدات الدولية | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 5 | الحجازي | الدكتور علي احمد ( 1984 ) | تمويل الاستثمارات في مجال النقل البحري - دراسة اقتصادية قانونية مقارنة | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 6 | الشربيني | الربان حسن ( 1987 ) | شحن و تفريغ السفن-الاصول و القواعد الفنية | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 7 | الشريف | الربان حسن علي (بدون) | شحن و تفريغ السفن-الاصول و القواعد الفنية | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 8 | الشواربي | الربان طلال ( 1996 ) | المعاملات و القانون للسفن التجارية | الإسكندرية | الشنهابي للطباعة و النشر |
| 9 | الصقار | الدكتور فؤاد محمد ( 1997 ) | جغرافية التجارة الدولية | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 10 | الصقار | الدكتور فؤاد محمد ( 1994 ) | التخطيط الاقليمي | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 11 | اولولين | كارلين ( 1979 ) | اقتصاديات النقل البحري | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 12 | بالمر | مايكل أ. ( 1995 ) | حراس الخليج - تاريخ توسع الدور الامريكي في الخليج العربي 1833 - 1992 | القاهرة | مركز الاهرام للترجمة و النشر |
| 13 | توفيق | الأستاذ محمد توفيق ( بدون ) | ادارة موانئ | الإسكندرية | الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري |
| 14 | جابلونسكي | جوزيف ( 1996 ) | ادارة الجودة الشاملة ( تطبيق ادارة الجودة الشاملة - نظرة عامة ) | القاهرة | مركز الخبرات المهنية للادارة ( بميك ) |
| 15 | جارودي | روجيه ( 1998 ) | الولايات المتحدة الامريكية - طليعة الانهيار | القاهرة | النهار للطبع و النشر و التوزيع |
| 16 | جراهام و هايز | كول بلوس و ستيفان ديليو ( 1996 ) | ادارة المنشآت العامة | القاهرة | الدار الدولية للنشر و التوزيع |
| 17 | جلال | الدكتور حسين ( 1985 ) | السفينة و صناعة النقل البحري | الإسكندرية | دار المعارف |
| 18 | جوده | الدكتور جوده حسين ( 1996 ) | جغرافية البحار و المحيطات | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 19 | حمدي | الدكتور كمال | اتفاقية النقل البحري للبضائع عام 1978م ( قواعد هامبورغ ) النافذة في جمهورية مصر العربية اعتبارا منذ اول نوفمبر 1992م | الإسكندرية | منشأة المعارف |
| 20 | حوات | الدكتور محمد علي ( 1997 ) | مضيق باب المندب و اهميته الاستراتيجية و تأثيرها على الامن القومي العربي | القاهرة | مكتبة مدبولي |

ملحق : ١ / ٢

البيبلوغرافيا

الكتب : ٢

| التسلسل | اللقب | الاسم و سنة النشر | اسم الكتاب | مكان النشر | دار النشر |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | خلوصي | الدكتور مدحت ( ١٩٩٦ ) | السفينة و القانون البحري | الاسكندريه | الشهابي للطباعه و النشر |
| ٢ | دراكر | بيتر ف. ( ١٩٩٥ ) | الاداره للمستقبل- التسعينيات و ما بعدها | القاهره | الدار الدوليه للنشر و التوزيع |
| ٣ | راشد | علي محمد ( ١٩٨٩ ) | الاتفاقيات السياسيه و الاقتصاديه التي عقدت بين امارات ساحل عمان و بريطانيا ( ١٨٠٦ - ١٩٧١ ) | الامارات العربيه المتحده | منشورات اتحاد كتاب و ادباء الامارات |
| ٤ | زكي | الدكتور رمزي ( ١٩٩٧ ) | الاقتصاد السياسي للبطالة-تحليل لاخطر مشكلات الرأسماليه المعاصره | الكويت | عالم المعرفه |
| ٥ | طاهر | ربان حسن( ١٩٨٤ ) | السفينه صيانه و بضاعه | الاسكندريه | الاكاديميه العربيه للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري |
| ٦ | عبدالسلام | الدكتور محمد السيد (١٩٩٧ ) | الامن الغذائي للوطن العربي | الكويت | عالم المعرفه |
| ٧ | عبدالصبور | محسن فتحي ( ١٩٩٧ ) | قواعد التصدير في النظام التجاري العالمي الجديد - دليل عملي لرجال الاعمال | القاهره | مطابع روز اليوسف الجديده |
| ٨ | عبدالعزيز | الدكتور سمير محمد ( ١٩٩٧ ) | دراسات الجدوى الاقتصاديه و تقييم المشروعات ( اسس ز اجراءات ز حالات ) | القاهره | مكتبه الاشعاع للطباعه و النشر و التوزيع |
| ٩ | عبده | الدكتور سعيد ( ١٩٩٧ ) | جغرافيه النقل في الوطن العربي | القاهره | مكتبه الانجلو المصريه |
| ١٠ | عبده | الدكتور سعيد ( ١٩٩٤ ) | اسس جغرافيه النقل | القاهره | مكتبه الانجلو المصريه |
| ١١ | عبيدو | الدكتور ابراهيم علي ( ١٩٨٢ ) | هندسه الموانئ و المنشآت البحريه ( الجزء الاول ) | الاسكندريه | منشأه المعارف |
| ١٢ | عبيدو | الدكتور ابراهيم علي ( ١٩٩٨ ) | هندسه الموانئ و المنشآت البحريه ( الجزء الثاني ) | الاسكندريه | منشأه المعارف |
| ١٣ | عثمان | الدكتور هارون احمد ( ١٩٩٤ ) | الاقتصاد البحري-مع اشاره خاصه لمشاكل الدول النامية | الاسكندريه | منشأه المعارف |
| ١٤ | عشماوي | الدكتور سعدالدين ( ١٩٨٥ ) | تخطيط و اداره النقل - الاسس - المشكلات و الحلول | القاهره | مكتبه عين شمس |
| ١٥ | غنيم | احمد ( ١٩٩٦ ) | دور دراسات الجدوى و التحليل المالي في ترشيد قرارات الاستثمار و الائتمان | بورسعيد | المستقبل |
| ١٦ | مارش | جون ( ١٩٩٦ ) | اداره الجوده الشامله ( ادوات الجوده الشامله من الالف الياء ) | القاهره | مركز الخبرات المهنيه للاداره ( بميك ) |
| ١٧ | محمود | الدكتور احمد عبدالمنصف ( ١٩٩٥ ) | صناعه النقل البحري | الاسكندريه | الاكاديميه العربيه للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري |
| ١٨ | ملش | الدكتور فاروق ( ١٩٩٦ ) | النقل المتعدد الوسائط-الاوجه التجاريه و القانونيه | الاسكندريه | الاكاديميه العربيه للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري |
| ١٩ | منصور | الدكتور حماده فريد ( بدون ) | مقدمه في اقتصاديات النقل | الاسكندريه | مركز الاسكندريه للكتاب |
| ٢٠ | ميرا | الدكتور محمد شفيق الصباوي ( ١٩٩٧ ) | اللوجستيات المعاصره | الاسكندريه | الاكاديميه العربيه للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري |
| ٢١ | هدي | الدكتور محمد سليمان ( بدون ) | اقتصاديات النقل البحري | - | دار الجامعات المصرية |
| ٢٢ | ويلسون | اوبري ( ١٩٩٦ ) | اتجاهات جديده في التسويق | القاهره | الدار الدوليه للنشر و التوزيع |
| ٢٣ | ويلسون | اوبري ( ١٩٩٦ ) | اتجاهات جديده في التسويق | القاهره | الدار الدوليه للنشر و التوزيع |
| ٢٤ | ويلسون | اوبري ( ١٩٩٦ ) | اتجاهات جديده في التسويق | القاهره | الدار الدوليه للنشر و التوزيع |

الملحق : ١/٣

البيبليوغرافيا

التقارير الصادرة من جهات رسمية : ١

| التسلسل | الجهة الرسمية ( الشهر و السنة ) | اسم التقرير | رقم التقرير | مكان النشر | الجهة الناشرة |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | المؤسسة العامة لجسر الملك فهد | جسر الملك فهد | بدون | المؤسسة العامة لجسر الملك فهد | المؤسسة العامة لجسر الملك فهد |
| ٢ | دولة البحرين ( ١٩٧٩ ) | قانون المرور رقم ( ٩ ) لعام ١٩٧٩م و اللائحة التنفيذية و القرارات المنفذة | بدون | وزارة الداخلية، الامن العام | ادارة المرور و الترخيص |
| ٣ | دولة البحرين ( ١٩٨٧ ) | المبادئ الاساسية للخدمات الاجتماعية العمالية بالدول العربية الخليجية | ٢ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٤ | دولة البحرين ( ١٩٨٨ ) | مبادئ و اهداف السياسات العمالية و الاجتماعية و النظم و اللوائح الداخلية | ٨ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٥ | دولة البحرين ( ٧٨/١٩٨٨ ) | الخطة الخمسية الاولى للبحوث العلمية و الاجتماعية | ١٦ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٦ | دولة البحرين ( ١٩٨٩ ) | خطوة بعد اخرى ... على درب التعاون العمالي و الاجتماعي المشترك | ١ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٧ | دولة البحرين ( ١٩٩٠ ) | توصيات و نتائج الملتقيات العلمية | ١ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٨ | دولة البحرين ( ١٩٩٣ ) | واقع و اهمية التنقل العمل بين التشريع و الممارسة | ٢٣ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٩ | دولة البحرين ( ١٩٩٥ ) | البحرين في ارقام ١٩٩٥م | العدد ١٣ | الجهاز المركزي للاحصاء | ادارة الاحصاء |
| ١٠ | دولة البحرين ( ١٩٩٦ ) | ملخص عن الحوادث المرورية في البحرين | بدون | وزارة الداخلية، الامن العام | ادارة المرور و الترخيص |
| ١١ | دولة البحرين ( ١٩٩٦ ) | الميزانية العامة للدولة للعام المالي ١٩٩٦م | بدون | وزارة المالية | ادارة الميزانية ، الشؤون المالية |
| ١٢ | دولة البحرين ( ١٩٩٦ ) | النشرة الاحصائية | بدون | وزارة الداخلية | الادارة العامة للامن العام |
| ١٣ | دولة البحرين ( ١٩٩٦ ) | احصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٥ | بدون | الجهاز المركزي للاحصاء | ادارة الاحصاء |
| ١٤ | دولة البحرين ( ١٩٩٧ ) | احصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٦ | بدون | الجهاز المركزي للاحصاء | ادارة الاحصاء |
| ١٥ | دولة البحرين ( ١٩٩٧ ) | المجموعة الاحصائية ١٩٩٦ | بدون | الجهاز المركزي للاحصاء | ادارة الاحصاء |
| ١٦ | دولة البحرين ( اغسطس ١٩٩٧ ) | الاستمارة النموذجية الموحدة لمسوح القوى العاملة بالعينة | ٢٢ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ١٧ | دولة البحرين ( بدون ) | البحرين بوابة الشرق الاوسط ، دليل رجال الاعمال | بدون | - | مجلس البحرين للترويج و التسويق |
| ١٨ | دولة البحرين ( بدون ) | المبادئ الاساسية للخدمات الاجتماعية العمالية بالدول العربية الخليجية | ١ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ١٩ | دولة البحرين ( مارس ١٩٩٠ ) | برنامج العمل المستقبلي لتطوير احصاءات العمل بالدول العربية الخليجية | ٩ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٢٠ | دولة البحرين ( يونيو ١٩٩٠ ) | المجموعة الكاملة لقرارات مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية | ١٢ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٢١ | دولة البحرين ( مايو ١٩٨٧ ) | المشروع الاسترشادي الموحد للاحكام المتماثلة في قوانين و انظمة العمل بالدول الخليجية | ٧ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |

الملحق : ١/١

## البيبلوغرافيا

### التقارير الصادرة من جهات رسمية : ٢

| التسلسل | الجهة الرسمية ( الشهر و السنة ) | اسم التقرير | رقم التقرير | مكان النشر | الجهة الناشرة |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | دولة البحرين (يونيو ١٩٨٧ ) | الإطار العام لاعداد الدراسات الاحصائية المهنية في الدول العربية الخليجية | ٤ | مكتب المتابعة | مجلس وزراء العمل و الشؤون الاجتماعية بالدول العربية الخليجية |
| ٢ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٠ ) | اهداف و سياسات خطط التنمية لدول مجلس التعاون | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٣ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩١ ) | النظام الاساسي | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٤ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩١ ) | النشرة الاقتصادية | العدد ١٢ | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٥ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٢ ) | الاتفاقية الاقتصادية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٦ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٣ ) | موجز انجازات مجلس التعاون لدول الخليج العربية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٧ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٣ ) | قرارات العمل المشترك | الطبعة الرابعة | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٨ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٥ ) | دليل الشركات المساهمة بدول مجلس التعاون | الطبعة ٣ | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٩ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٥ ) | اجهزة التخطيط بدول مجلس التعاون | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٠ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٦ ) | سلسلة اسواق المال-الاتصال الاقتصادية في منطقة دول مجلس التعاون الخليجي العربية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١١ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٦ ) | النشرة الاقتصادية | العدد ١١ | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٢ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٧ ) | النشرة الاقتصادية السنوية | العدد ٧ | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٣ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٧ ) | موجز انجازات مجلس التعاون لدول الخليج العربية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٤ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٧ ) | دليل المشاريع الخليجية المشتركة | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٥ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٧ ) | مكتسبات المواطنة الخليجية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٦ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٧ ) | الانسان و التنمية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٧ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٨ ) | دول مجلس التعاون | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٨ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٨ ) | البيانات الختامية لدورات المجلس الاعلى | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ١٩ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( ١٩٩٩ ) | مجلس التعاون الخليجي و دوره الرائد في تحقيق الوحدة الخليجية | بدون | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٢٠ | مجلس التعاون لدول الخليج العربية (ديسمبر ١٩٩٧ ) | النشرة القانونية | العدد ٦٣ | المملكة العربية السعودية ( الرياض ) | الامانة العامة |
| ٢١ | مركز الدراسات السياسية و الاستراتيجية ( ١٩٩٧ ) | التقرير الاستراتيجي العربي - ١٩٩٦ | بدون | جمهورية مصر العربية ( القاهرة ) | مركز الدراسات السياسية و الاستراتيجية |
| ٢٢ | مركز الدراسات السياسية و الاستراتيجية ( ١٩٩٨ ) | صنع القرار الاستراتيجي القومي : مشروع توشكى | بدون | جمهورية مصر العربية ( القاهرة ) | مركز الدراسات السياسية و الاستراتيجية |

[illegible]

[illegible]

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |

[illegible]

الملحق : أ / ٦

<u>البيبليوغرافيا</u>

<u>مقالات من دوريات</u>

| التسلسل | اللقب | الاسم و سنه النشر | عنوان المقال | اسم الدوريه | الصفحه |
|---|---|---|---|---|---|
| ١ | السحدني | الدكتوره نرمين ( يناير ١٩٩٧ ) | مؤتمرات التعاون الشرق اوسطي - الايجابيات و السلبيات | السياسه الدوليه المصريه | ٢٤٦ |
| ٢ | الطبراني | احمد ( ١٢ يوليو ١٩٩٨ ) | عوده قطار الشرق السريع | جريد الاهرام المصريه | ١٢ |
| ٣ | بدون | ( يوم ٠٨ ديسمبر ١٩٩٧ ) | اجازات قطاع النقل و المواصلات | روز اليوسف المصريه | ٦٦ |
| ٤ | جوهر | الدكتور حسن عبدالله ( يوليو ١٩٩٨ ) | الخليج و محاولات الهيمنه على منابع النفط | السياسه الدوليه المصريه | ٨ |
| ٥ | حموده | خديجه ( يناير ١٩٩٩ ) | ندوه الهيئه الاستشاريه الخليجيه . رؤيه تقييميه | السياسه الدوليه المصريه | ٢٨٥ |
| ٦ | حنا | هاني ( يناير ١٩٩٩ ) | مازق الازمه الاسيويه و قمه الدول الصناعيه | السياسه الدوليه المصريه | ٢٥١ |
| ٧ | سالم | علاء ( اكتوبر ١٩٩٦ ) | اضطرابات الشيعه في البحرين | السياسه الدوليه المصريه | ١٤٨ |
| ٨ | عبدالله | الدكتور فلاح ( اكتوبر ١٩٩٧ ) | الشيعه في المجتمع و الاحتيج السياسي | السياسه الدوليه المصريه | ٨ |
| ٩ | عده مراسلين | (يوم ٢٠ ديسمبر ١٩٩٧) | دول مجلس التعاون الخليجي العربيه | الاهرام العربي المصريه | ١٦ |
| ١٠ | كمال | سامي ( ٢٩ نوفمبر ١٩٩٧ ) | اتفاق "حديد" بين مصر و البحرين | الاهرام العربي المصريه | ١٢ |
| ١١ | مصطفى | الدكتوره هاله ( اكتوبر ١٩٩٨ ) | العولمه | السياسه الدوليه المصريه | ٤٣ |
| ١٢ | موسى | شاده ( يناير ١٩٩٩ ) | القمه التاسع عشره لدول مجلس التعاون | السياسه الدوليه المصريه | ١٩١ |

# مجلس التعاون لدول الخليج العربيه

## مقتطفات من الإتفاقية الإقتصادية

**الملحق ب:**

**الماده الاولى :** أ . تسمح الدول الاعضاء باستيراد المنتجات الزراعية والحيوانية والصناعية ومنتجات الثروات الطبيعة ذات المنشأ الوطني وتسمح بتصدير تلك المنتجات الى الدول الاعضاء الاخرى.

**الماده الثانية :** ٢. لا يعتبر من قبل الرسوم، ما يجبى مقابل خدمة محدده ، مثل رسوم الارضية او التخزين او النقل او الشحن او التفريغ ، اذا كانت تلك الرسوم مفروضه على السلع الوطنية.

**الماده الثالثة :** ١. يشترط لأكتساب المنسوجات الصناعية صفة المنشأ الوطني ان لا تقل القيمة المضافة الناشئه عن انتاجها في هذه الدول عن (٤٠) في المائه من قيمتها النهائية عند اتمام انتاجها.

**الماده الخامسة :** تمنح الدول الاعضاء كافة التسهيلات لمرور بضائع منتجات اي دوله عضو الى الدول الاعضاء الاخرى بدول العبور (الترانزيت) وتعفيها من كافة الرسوم والضرائب مهما كان نوعها وذلك مع عدم الاخلاص بما ورد في الفترة الثانية من الماده الثانية.

**الماده السادسه :** يحضر المرور (بالترانزيت) للبضائع الممنوع ادخالها الى اراضي اي من الدول الاعضاء الاخرى بموجب انظمها المحلية، وتتبادل السلطات الجمركية في الدول الاعضاء قوائم بهذة البضائع.

المـــــــــــــــاده الثامنــــــــة : تتفق الدول الاعضاء على القواعد التنفيذية الكفيله بمعاملة مواطنـــي دول مجلس التعاون في اي دول من هـــذه الـــدول نفـــس معاملـــة مواطنيها دون تعريف او تمييز فى المجالات لتالية :

١- الانتقال والعمل والاقامه ٢- التملك والإرث والايصاء

٣- ممارسة النشاط الاقتصادي ٣- انتقال رؤوس الاموال

المـــــــــــــــاده التاســـعـــة : تشجع الدول الاعضاء القطاع الخاص فيها على اقامــــة المشـــاريع المشتركه بما يؤدي الى ربط المصالح الاقتصادية للمواطنيـــن فـــي مختلف المجالات.

المـــاده الثالثــــــة عشـــــر : تولي الدول الاعضاء فى اطار العمليات التنسـيقية اهميـــة خاصـــة لإنشاء ودعم المشروعات المشتركه فيما بينها في مجالات الصناعـه والزراعه والخدمات برؤوس اموال عامه او خاصــــة او مختلطـــة لتحقيق التكامل الاقتصادي والانتاجي والتنمية المشتركه على اســـس اقتصادية سليمه.

***د. تنمية القطاع الخاص :-***

١- الاستمرار في اعطاء القطاع الخاص الفرصة لتشغيل وادارة وصيانه وترميـــم المشـــاريع التي تريدها الدوله - شريحة ان بترتب على ذلك منفعه حقيقة في تخليص التكلفة وحســـن الاداء وتشغيل المواطن.

٢- اعطاء الفرصه التجارية والاشتراك في تملك وادارة بعض الصناعات التي تقيمها الدوله.

٥- حث البنوك التجارية والمؤسسات الماليه الاخرى على زيادة تسهيلات للمشاريع الانتاجية.

٦- تشجيع قيام المزيد من الشركات المساهمه بهدف الاستثمار في المشـــاريع الكبـــيره التـــي تتوفر لها مقومات الانتاجية.

٨- اسهام القطاع الخاص في وضع وتنفيذ برامج التدريب.

٩- العمل على زيادة متالية تكتفي البرامج الخاصه بتعريف المواطنيـــن بفـــرص الاســـتثمار المتوترة في القطاعات الانتاجية.

١٠- اجراء المزيد من دراسات فرص الاستثمار ودراسات الجدوى الاقتصادية للمشاريع فـــي القطاعات الانتاجية والتنسيق في مابين الدول الاعضاء.

# مجلس التعاون لدول الخليج العربية

## فقرات من إتفاقية سياسات وخطط التنمية لدول مجلس التعاون..

الملحق ج :

اولاً :-

٥- تحقيق الرخاء الاجتماعي بشكل يحقق لكل فرد من الموطنين التمتع بحد ادنى من مستوى المعيشة الكريمة ضمن الامكانيات المتاحة لكل دول.

١٠- التنسيق والتكامل في مختلف المجالات الحيوية التي تهم مجتمعات دول المجلس وتحقق طموحاته نحو مستقبل افضل وصولاً الى وحده دولها.

١١- تنمية كافة الموارد الاقتصادية والاستقلال الامثل لمصادر الثروة الطبيعية وعلى الأخص البترول والمحافظة على الثروات النائبة لأطول فترة ممكنة.

١٢- تنويع القاعدة الانتاجية ...

١٤-استكمال البنية الاساسية اللازمة لتحقيق الاهداف العامة والتنسيق بين الدول الاعضاء بهذا الشأن.

١٦- العمل على توجية الإنفاق العام ليكون اكثر فاعلية وصولاً الى افضل مستوى من الاداء بأقل تكلفة ممكنه.

ثانياً : السياسات . أ . تنمية القوى البشرية :

٦- العناية النوعية في التدريب بالتركيز على التقنية المتطورة وبمستواها المتوسط والمرتفع.

٧- ضرورة ربط التعليم والتدريب بشتى فروعها مع احتياجات الاقتصاد الفعلية من ناحية النوعية ودرجة الكناية.

*ب . قيمة المجتمع :*

٨- زيادة الإهتمام ببرامج المجتمع المحلي التي ترتكز على مشاركة المواطنين ومساهمتهم في تخطيط المشروعات المحلية.

١٠- تحسين امكانيات الافراد بزيادة دخلهم ورفع مستوى معيشتهم تحقيقاً لاهداف التنمية الاجتماعية.

جـ . التنمية الاقتصادية :

١- تنويع مصادر الدخل ... ورفع مساهمة القطاعات غير النفطية في الناتج المحلي وايرادات الميزانية العامه وايرادات التصدير بما يعوض تحقيق الاعتماد على النفط.

٦- تخفيض تكلفة انتاج الخدمات والمنافع العامة وتحسين نوعيتها وترشيد استخدامها.

س ٧- تخفيض نطاق واتساع الخدمات والمنافع العامه في المجالات التي تزيد على الحد المعقول مثل الحد من المواصفات المبالغ فيها في مشاريع التشييد ومشاريع التشغيل.

٨- استخدام التقنية في جميع مجالات الخدمات العامة باستخدام الوسائل الآلية والاساليب المتطورة والمجربة.

١٠- الحكم على الجدوى الاقتصادية للمشاريع من خلال تكاليف تشغيلها وصيانتها وادارتها.

١٥- توحيد المواصفات الفنية في المستويات الجديده وتخفيض تكاليف عمليات الصيانه والتشغيل.*

---

* الأمانة العامة لدول مجلس التعاون الخليجي العربية، سياسات وخطط التنمية لدول مجلس التعاون، الرياض، الامانة العامة، ١٩٩٠م

# مقتطفات من الاتفاقية الاقتصادية

## النقل والمواصلات

الملحق د

**الماده الثامنه عشرة :-**

تعامل الدول الاعضاء وسائط نقل الركاب والبضائع العائده لمواطني الدول الاعضاء الماده بأرضيها او القاصده لأي منها معامله وسائط نقل الركاب والبضائع المملوكه لمواطنيها بما في ذلك الاعفاء من كافة الرسوم والضرائب مهما كان نوعها على الايتناول ذلك تعاطي النقل الداخلي.

**الماده التاسعه عشرة :-**

١-تتعاون الدول الاعضاء في مجالات النقل البري والبحري والاتصالات - وتعمل على تنسيق واقامة مشاريع البنية الاساسية، كالموانئ ، والمطارات ، ومحطات الماء ، والكهرباء ، والطرق ، بما يؤدي الى تحقيق التنمية الاقتصادية والمشتركة وترابط النشاطات الاقتصادية.

٢-تعمل الدول المتعاقده على تنسيق سياسات الطيران والنقل الجوى بينها وتطوير مجالات العمل المشترك في مختلف المستويات.

**الماده الستون :-**

تسمح الدول الاعضاء للبواخر والسفن والقوارب المملوكه لأي منها وحمولتها، بحرية استخدام التسهيلات المختلفة في موانئها البحرية . وتمنحها نفس المعامله والافضليات الممنوحه لمثيلتها الوطنية سواء عند رسوها في موانئها او مرورها بها ، وذلك في مجال الرسوم وخدمات الارشاد و الرسوم ، والشحن والتفريغ والتحميل على سطحها والصيانه والاصلاح وتخزين البضائع والخدمات الاخرى المماثلة.*

* الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، الإتفاقية الإقتصادية، الرياض، الامانة العامة، ١٩٩٠م

# مقتطفات من النظام الاساسى

**الملحق هـ**

**المادة الرابعة : الاهداف . تتمثل اهداف مجلس التعاون الاساسية فيما يلي :-**

*الـــــفـــــقـــــرة*

٢- تعميق وتوثيق الروابط والصلات واوجه التعاون القائمـــة بيـــن شـــعوبها فـــي مختلـــف المجالات.

٣- وضع انظمة متماثلة في مختلف الميادين بما في ذلك الشئون الآتية :

أ ) الشئون الاقتصادية والمالية.

ب) الشئون التجارية والجمارك والمواصلات.

ج) الشئون التشريعية والادارية.

٤- دفع عجلة التقدم العلمي والتقنية في مجالات الصناعة والتعدين والزراعة والثروات المائية والحيوانية وانشاء مراكز بحوث واقامة مشاريع مشتركة وتشجيع تعاون القطاع الخـــاص بما يعود بالخير على شعوبها* .

* مجلس التعاون لدول الخليج العربية، النظام الأساسي، الطبعة السادسة، الرياض، ١٩٩١م.

# مجلس التعاون لدول الخليج العربيه

## مقتطفات من البيانات الختامية لدورات المجلس الاعلى

**الملحق و**

البيان الختامي للدورة الاولى للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون - دولة الامارات العربيه المتحده - ابو ظبى ٢٥-٢٦/٥/٨١

"... ادراكا" لحتمية التكامل الاقتصادي بين دولهم والاندماج الاجتماعي بين شعوبهم يـرون ان الظروف المرحليه التي تعيشها دولتهم والقضايا والمشاكل المتشابهة التي تواجهها علاوة علـى تماثل نظمها الاقتصادية والاجتماعية التي تقتضي بوجوب وضع الاسس واقامـة المؤسسـات وانشاء الاجهزة المؤدية الى جعل ذلك الاندماج والتكامل الاجتماعي حقيقة ماثله للعيان"

• . البيان الختامي للدوره الثالثه للمجلس الاعلى - دوله البحرين - ٩-١١/١١/١٩٨٢م

... كما إستعرض المجلس ما توصلت إليه لجنة التعاون المالي والاقتصادي بشـأن مؤسسـة الخليج للاستثمار، وقدر الموافقه على انشاء هذه المؤسسة برأس مال قـدرة بليونـان ومائـة مليون دولار امريكي... وتباشر اعمالها بنهاية شهر نوفمبر ٨٣.

• . البيان الختامي للدورة السادسة للمجلس الاعلى لدول مجلس التعاون - سلطنة عمـان ٣-٦/١١/١٩٨٥م.

".. وتعزيزا لأوامر التعاون والترابط بين الدول الاعضاء فقد صادق المجلس على ما يلى :-

... ٢- الاستراتيجية الموحده للتنمية الصناعية .

... ٣- اهداف ووسائل التربيه والتعليم.

... ٤- السياسات والمبادئ العامه لحماية البيئة.

البيان الختامي - للدورة الثامنه للمجلس الاعلى لدول مجلـس التعـاون - المملكـة العربيـة السعودية - الرياض - ٢٦-٢٩/١٢/٨٧.

. البيان الختامي للدورة الحادية عشرة للمجلس الاعلي لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية .. دولة قطر ٢٢-٢٥/١٢/٩٠

"... ويؤكد المجلس الاعلى حرصة على الاسراع بخطى مجلس التعاون واحداث نقله نوعية في العمل الجماعي بين الدول الاعضاء خلال المرحله القادمه، بما يحقق مزيدا من التنسيق والتكامل والترابط بينهما، من منطلق قناعته المطلقة بالمصير المشترك ووحده الهدف ..."

. البيان الختامي للدورة الثانية عشرة للمجلس الاعلي مجلس التعاون - دولة الكويت ٢٣-٢٥/١٢/٩١.

"... يؤكد المجلس الاعلى .. التنفيذ التدريجي لاحكام الاتفاقية الاقتصادية الموحده بما يكفل تعزيز الترابط للمعالم بين المواطنين وانشاء مزيد من المشاريع المشتركه وازالة جميع العوائق امام تنقل المواطنين وحركة التبادل التجاري وإنسياب والاستثمارات .... وقد اقر المجلس اتفاقية انشاء برنامج مجلس التعاون لدول الخليج العربية لدعم مجهود التنمية الاقتصادية في الدول العربيه وفق الاعتبارات والمتطلبات والاهداف التي حددها قرار انشاء البرنامج في قمة الدوحه ".

. البيان الختامي للدورة الخامسه عشرة للمجلس الاعلي لدول مجلس التعاون المتاحة - دولة البحرين ١٩-٢١/١٢/٩٤.

**"... قرر المجلس الاعلى تكليف اللجان الوزاريه المختصه ب :**

- النظر فى الامكانيات المتاحه لإستيعاب الزياده المستمره فى عدد طالبي العمل من مواطني دول المجلس في جميع القطاعات الانتاجية والخدمية.

- العمل على زيادة مساهمة الصناعية الوطنية في الاقتصاد الوطني.

- تشجيع مشتريات الصناعات الوطنية في كل دوله ، من المواد الخام والسلع الوسيطه والخدمات التي تنتجها تلك الدوله او غيرها من دول مجلس التعاون الاخرى.

**الملحق : ز /١**

**الكتب**

١. صالح، عبد لوهاب عبد الحميد، النقل الداخلي، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ( تحت الطبع ).

٢. عثمان، هارون أحمد، الإقتصاد البحري مع الإشارة لمشاكل الدول النامية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

٣. عبيدو، إبراهيم علي، هندسة الموانئ والمنشآت البحرية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

٤. توفيق، محمد عبد القادر، إدارة الموانىء، الأكاديمية العربية للنقل البحرى، كلية الإدارة واللوجستيات، قسم النقل البحري.

٥. عشماوي، سعد الدين، تنظيم وإدارة النقل – الأسس والمشكلات والحلول، القاهرة، مكتبة عين شمس، ١٩٨٥م.

٦. ميرا، محمد شفيق الصاوي، "اللوجستيات المعاصرة"، الأكاديمية العربية للعوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧م( تحت الطبع ).

٧. ملش، د. فاروق، النقل المتعدد الوسائط والأوجة التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٧م.

٨. الصفار، د. فؤاد عمر، التخطيط الإقليمى، الإسكندرية، منشأه المعارف، ١٩٩٤م.

٩. عبدُه، د. سعيد، أسس جغرافية النقل فى الوطن العربى، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٤م.

١٠. عبده، د. سعيد، جغرافية النقل في الوطن العربي، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ١٩٩٧م.

١١. زكى، د. رمزى، الإقتصاد السياسى للبطالة – تحليل لأخطر مشكلات الرأسمالية المعاصرة، عالم المعرفة، أكتوبر ١٩٩٧م.

**الملحق : ز /٢**

**التقارير الصادره من جهات رسميه**

٢. دولة البحرين، وزارة الداخلية والإعلام، اللجنة العامة للسلامة على الطريق فى البحرين، العدد الأول، ١٩٨٩م.

٣. دولة البحرين، مجلس البحرين للترويج والتسويق، ودليل رجل الاعمال، البحرين بوابة الشرق الاوسط ص ٥، ١٩٩٨م.

٤. دولة البحرين، الجهاز المركزى للإحصاء، ادارة الاحصاء، إحصاءات التجارة الخارجية لعام ١٩٩٦م، ١٩٩٧م.

٥. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، مركز البحوث والإستشارات للنقل البحرى، دليل الموانئ البحرية العربية.

٦. دولة البحرين، وزارة الأشغال الزراعية، إدارة الطرق، الدراسة المشتركة لخطة طرق البحرين ١٩٩٥م- ٢٠٠٥م، ١٩٩٦م.

٧. المؤسسة العامة لجسر الملك فهد، ١٩٨٦م.

٨. دولة البحرين، وزارة الداخلية، النشرة الإحصائية ١٩٩٦، الإدارة العامة للأمن العام، ١٩٩٦م.